UNIVERSITÉ DE PARIS — FACULTÉ DE DROIT

LE RAIL ET LA ROUTE

THÈSE

pour le Doctorat en Droit

Présentée et soutenue le 2 Juin 1931, à 14 heures

PAR

G. BERTRAND

PRÉSIDENT : M. William OUALID, Professeur.
SUFFRAGANTS : M. LESCURE, Professeur.
M. PIROU, Professeur.

PARIS
LES EDITIONS DOMAT-MONTCHRESTIEN
F. LOVITON ET Cie
160, Rue Saint-Jacques
1931

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41551507_0050

LE RAIL
ET LA ROUTE

UNIVERSITÉ DE PARIS — FACULTÉ DE DROIT

LE RAIL ET LA ROUTE

THÈSE

pour le Doctorat en Droit

Présentée et soutenue le 2 Juin 1931, à 14 heures

PAR

G. BERTRAND

PRÉSIDENT : M. William OUALID, Professeur.
SUFFRAGANTS : M. LESCURE, Professeur.
M. PIROU, Professeur.

PARIS
LES EDITIONS DOMAT-MONTCHRESTIEN
F. LOVITON ET Cie
160, Rue Saint-Jacques
1931

La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses : ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.

R. UNIV.
BIBLIOTHEEK
LEIDEN

INTRODUCTION

La concurrence entre les divers modes de transport n'est pas un problème nouveau. A la naissance des chemins de fer, n'avait-on pas prophétisé la disparition du trafic routier ? Malgré les progrès sensibles réalisés depuis la fin du XVIII*e siècle dans la régularité des communications sur routes, il semblait impossible aux diligences ou aux entreprises de roulage de lutter avec succès contre des compagnies disposant avec la force mécanique d'une vitesse, d'une puissance de traction et d'une capacité de transport bien supérieures à celles de la traction animale.*

Aussi, pendant le XIX*e siècle, constate-t-on d'un côté, progression constante, de l'autre, stagnation du trafic. Le réseau ferré français passe de* 500 *km. en* 1840 *à* 55.300 *km. en* 1910. *Le trafic s'élève de* 38 *millions de tonnes kilométriques* (1) *en* 1841 *à* 100 *millions en* 1845, *à* 1 *milliard en* 1854, 5 *milliards en* 1865, 10 *milliards en* 1880, 15 *milliards en* 1900, 20 *milliards en* 1908 *et près de* 26 *milliards en* 1913, *plus* 200 *millions de tonnes kilométriques pour les chemins de fer d'intérêt local. Pour*

(1) C'est-à-dire le nombre de tonnes transportées multiplié par le nombre moyen de kilomètres parcourus.

le transport des personnes, le nombre des voyageurs kilométriques, sur les lignes d'intérêt général, est de 113 *millions en* 1841, 1 *milliard en* 1853, 5 *milliards en* 1876, 10 *milliards en* 1893, *et plus de* 19 *milliards en* 1913, *sans compter* 475 *millions transportés par les lignes d'intérêt local.*

D'autre part, la durée des transports est progressivement réduite. Les prix sont abaissés, pour les voyageurs, de 7 *centimes par kilomètre, en* 1841, *à* 3 *centimes,* 5 *en* 1908, *pour les marchandises, de* 12 *centimes par tonne kilométrique en* 1841, *à* 4 *centimes* 3, *en* 1908. *Le confort, la capacité des trains sont améliorés.*

Sur les routes, le tableau est moins brillant. Cependant, si le trafic ne s'est pas accru, la circulation n'a pas disparu devant la voie ferrée. Le nombre moyen de colliers (1) *était, par jour, sur les routes nationales, de* 244 *en* 1851. *En* 1876, *il tombe à* 206, *mais il se relève ensuite, et atteint* 240 *en* 1894, 251 *en* 1903. *La circulation totale des marchandises sur les routes nationales représentait, en* 1903, *plus de* 1500 *millions de tonnes kilométriques.*

La prophétie pessimiste ne s'est donc pas réalisée : le rail n'a pas tué la route. En effet, si beaucoup d'entreprises de messageries et de roulage ont

---

(1) C'est-à-dire d'animaux de trait attelés à une voiture, dans la terminologie de l'Administration des Ponts et Chaussées.

sombré et si, faute de moyens mécaniques, les transports sur routes n'ont pu progresser, le développement des voies ferrées a atteint seulement la circulation sur les routes parallèles, il a accru le trafic sur les routes transversales, grâce aux produits amenés aux chemins de fer par la circulation locale, et vice versa.

La circulation routière avant la guerre avait donc fini par s'adapter aux progrès de la circulation ferroviaire, et, abandonnant une lutte inégale, elle en était devenue le complément.

La concurrence, au contraire, s'est manifestée très vive entre les chemins de fer et les canaux. Les Compagnies de chemins de fer ont mené une lutte ardente contre les entreprises de batellerie. La supériorité de l'un ou de l'autre de ces deux modes de transport a soulevé de longues discussions. Il importe d'insister sur cette question, car elle offre de nombreux points de contact avec le problème du rail et de la route, tel qu'il se pose à l'heure actuelle.

A la fin du XVIII*e siècle, la France possédait environ un millier de kilomètres de canaux. Dans la première moitié du* XIX*e siècle, un grand effort financier, qui se chiffra à* 600 *millions de francs, porta à* 3.750 *kilomètres, en* 1847, *la longueur totale des canaux. Puis, à partir de* 1850, *le développement des voies navigables marque un temps d'arrêt, par suite de la faveur croissante qui va aux chemins de fer. Après* 1880, *un revirement se produit. En* 1919, *la longueur des voies navi-*

gables dépassait en France 11.000 *kilomètres, dont* 4.900 *pour les canaux. La capacité de transport a été augmentée ; le prix des transports, réduit de* 3 *centimes par tonne kilométrique, vers* 1840, *à* 1 *centime environ en* 1913. *Le trafic, de* 1 *milliard et demi de tonnes kilométriques en* 1850, *s'est élevé progressivement à* 3 *milliards de tonnes en* 1887, *à* 4 *milliards en* 1896, *à* 5 *milliards en* 1905, *et à* 6 *milliards en* 1913.

Les économistes discutent depuis longtemps les mérites respectifs des chemins de fer et de la navigation intérieure, et la controverse reprend avec plus d'ardeur, lorsque de nouveaux programmes de travaux publics sont élaborés. En faveur de la navigation, on invoque ses tarifs, deux ou trois fois moins élevés que ceux de la voie ferrée, ses facilités d'accès sans transbordements ni camionnages onéreux. Ses adversaires lui reprochent sa lenteur, son irrégularité, néfastes surtout pour les denrées périssables et les marchandises de consommation courante, dont le stock doit être constamment renouvelé. Le bon marché de la batellerie, ajoutent-ils, est compensé par l'allongement des parcours. Il s'explique d'ailleurs par la suppression de tout péage sur les voies navigables, tandis que les compagnies de chemins de fer supportent les frais d'établissement et d'entretien des lignes.

En France, la lutte entre les chemins de fer et la navigation n'a pas abouti, comme aux Etats-Unis, au triomphe de la voie ferrée. La concurrence des voies navigables demeure très active dans les

régions industrielles du Nord et de l'Est, et dans la partie inférieure du bassin de la Seine. Les pouvoirs publics sont intervenus dans ce débat et ont refusé d'homologuer les tarifs de détournement proposés par les Compagnies de chemins de fer en vue d'abattre cette concurrence. Ils se sont efforcés de remplacer la lutte par la collaboration qui existait à l'origine des chemins de fer. La loi du 3 décembre 1908 favorise la création de ports de raccordement et de gares d'eau, pour encourager le développement des transports par voie mixte. Elle étend aux magasins généraux concessionnaires d'outillage public et propriétaires d'outillage privé dûment autorisé sur les ports maritimes ou de navigation intérieure, le droit de créer des embranchements sur les voies ferrées, antérieurement réservé aux propriétaires de mines ou d'usines. Elle autorise le gouvernement à prescrire, par décrets rendus en Conseil d'Etat après enquête, l'exécution des bassins et installations nécessaires en vue d'assurer l'accès des bateaux dans les gares de chemins de fer, sous réserve d'un droit à indemnité pour les Compagnies lésées.

Cette politique est conforme à l'intérêt général. Elle conserve aux usagers un moyen de transport moins coûteux. L'aménagement de canaux se justifie, en outre, par les frais d'établissement, généralement beaucoup moins élevés que ceux de la construction d'une ligne de chemin de fer. Au lieu d'alimenter une concurrence stérile, dont les conséquences retombent sur le public, n'est-il pas plus

sage de réserver à chaque mode de transport les éléments de trafic qui répondent le mieux à ses avantages propres ? Au chemin de fer, plus régulier et plus rapide, iront les marchandises de valeur et les denrées de consommation périssables ; à la batellerie, moins onéreuse, les marchandises lourdes ou encombrantes.

La position prise en France par les pouvoirs publics, dans la lutte entre chemins de fer et voies navigables, mérite d'être retenue par quiconque cherche à résoudre la concurrence du rail et de la route, objet de notre étude.

Cette concurrence, au degré d'acuité qu'elle présente à l'heure actuelle, est un fait mondial, mais relativement récent. Elle ne remonte guère au-delà de l'année 1924 *; en France, elle s'est surtout manifestée depuis* 1926. *Elle s'explique par l'apparition d'un nouveau mode de locomotion : l'automobile. Née, comme les chemins de fer, des progrès de la physique, de la mécanique et de la technique industrielle, elle a redonné à la route, et bien au-delà, l'activité que ces mêmes progrès lui avaient ravie. En quelques années, la production, favorisée par les perfectionnements techniques, par la taylorisation et la fabrication en grande série, a jeté sur les routes une masse de véhicules chaque jour croissante, capables de transporter de plus en plus vite un nombre de voyageurs ou un tonnage de marchandises de plus en plus considérable. Dans le monde entier, le nombre des véhicules à moteur, au* 1er *janvier* 1923, *était évalué*

à 15.700.000 *; au* 1er *janvier* 1924, *à* 21.624.000 *; au* 1er *janvier* 1926, *il atteignait tout près de* 26 *millions* (1).

En France, le premier dénombrement des voitures automobiles, en 1889, *en accuse* 2.000 *; en* 1903, *il y en a* 13.000 *; en* 1909, 45.000 *; en* 1914, 108.000. *La production s'intensifie après la guerre. La progression du nombre des automobiles en circulation est constante : en* 1920, 237.000 *; en* 1921, 292.000; *en* 1922, (*avec l'Alsace-Lorraine*) 373.000 ; *en* 1923, 445.363 *; en* 1924, 580.243 *; au* 1er *janvier* 1926, 855.000 *; au* 1er *janvier* 1929, 1.293.167.

Cette énorme augmentation du trafic automobile a complètement bouleversé les données du problème de la route. Elle a fait surgir des questions auparavant insoupçonnées au point de vue de la police et de la sécurité de la circulation, des responsabilités d'accidents, de l'aménagement technique et financier des routes. Ces questions sont loin d'être résolues ; le phénomène étant récent et en pleine évolution, les solutions sont encore vivement discutées. A l'exception des mesures de police, les transports par automobile demeurent actuellement sous le régime de la liberté complète et de la libre concurrence.

L'essor prodigieux de la circulation automobile s'est aussi traduit par une concurrence

---

(1) Statistiques officielles du département américain du commerce.

(2) Bulletin de statistique et de législation comparée.

redoutable aux chemins de fer. Les voies ferrées perdent la clientèle des propriétaires de voitures particulières, des industriels et des commerçants qui effectuent leurs livraisons sur leurs camions. Des lignes régulières de transports automobiles en commun se sont créées, des entreprises assurent le « service rapide » des marchandises par automobiles.

La concurrence de l'automobile s'est affirmée par la diminution du nombre des voyageurs et du tonnage des marchandises transportés par voies ferrées ; par la stagnation des recettes brutes d'exploitation ; par l'aggravation du déficit des grands réseaux.

Cette concurrence soulève le problème de l'avenir des chemins de fer, problème qui met en jeu des intérêts très divers. Cette diversité explique la complexité du problème, mais nous justifie aussi de l'avoir choisi comme sujet de notre étude.

Au sein de l'entreprise, la prospérité d'un réseau de chemins de fer n'intéresse guère ses actionnaires : la convention du 28 juin 1921 garantit aux compagnies le dividende antérieur, et stipule le versement au fonds commun du profit supplémentaire. Les actionnaires sont donc réduits au rôle de salariés.

Le ralentissement du trafic retombe au contraire sur le personnel : il entraîne des licenciements, du chômage. La disparition des chemins de fer, si elle venait à se produire, priverait de leur emploi

les agents administraitifs et techniques des Compagnies. Au point de vue de la sécurité des traitements, des indemnités diverses, des retraites, des institutions d'assistance, ce personnel jouit d'une situation privilégiée, qu'il ne retrouverait pas dans d'autres emplois. La substitution du trafic automobile au trafic ferroviaire ne permettrait pas de conserver l'intégralité de ce personnel : certains emplois (gardes-barrières, contrôleurs, réparateurs de voies, etc...) deviendraient inutiles. Par l'importance du personnel (plus de 500.000 agents), au 31 décembre 1928, et des dépenses afférentes au personnel (plus de 6 milliards et demi en 1928), l'existence et la prospérité des chemins de fer ont une haute portée sociale.

D'autre part, la prospérité d'un grand nombre d'entreprises, ayant engagé des capitaux considérables, occupant un personnel nombreux, est liée à celle des chemins de fer : Compagnies de mines de charbon ou de fer ; sociétés métallurgiques fabriquant les rails, les locomotives, les wagons ; entreprises de construction pour les bâtiments ; compagnies de distribution d'électricité pour la fourniture de la force motrice et de l'éclairage, etc...

Au point de vue de l'intérêt général, le régime des transports occupe une place de premier plan dans l'économie nationale. Le développement des voies de communication assure aux producteurs industriels et agricoles leurs approvisionnements en matières premières et leurs débouchés ; il garantit aux commerçants et aux consommateurs

la régularité des arrivages et la stabilité des prix. Il permet d'adapter la main d'œuvre aux besoins de la production et de réduire le chômage. Enfin, il favorise le développement du tourisme et l'afflux des étrangers, qui contribuent à enrichir le commerce et à rendre favorable la balance des comptes.

Pour atteindre ces objectifs, une bonne organisation des transports doit offrir aux voyageurs le maximum de confort ; aux personnes et aux marchandises transportées, le prix le plus bas, le maximum de rapidité, de régularité, de sécurité ; le moins possible de gêne et de formalités. Le régime des chemins de fer procure-t-il aux usagers ces avantages ? Sous le régime du monopole de fait et de la réglementation administrative, l'absence de toute concurrence atténue l'intérêt de cette question, la limite aux transports facultatifs. Les individus qui sont obligés de voyager, ou d'expédier des marchandises, doivent subir les conditions édictées par le régime homologué. Les considérations de l'opinion publique, de l'électeur, la préoccupation du rendement et du dividende, déterminent seules les pouvoirs publics à imposer aux compagnies des améliorations, ou les compagnies à les adopter.

Le développement du trafic automobile a atténué le monopole de fait des grands réseaux. En permettant aux usagers de choisir leur mode de transport, il a fait entrer en scène la loi de l'offre et de la demande. Cette concurrence a soulevé le problème de la valeur économique des chemins

de fer, de leurs avantages et de leurs inconvénients et posé la question de la supériorité des transports automobiles.

Enfin, les pouvoirs publics ne sauraient se désintéresser du problème du rail et de la route. En vertu de la convention du 28 juin 1921, la responsabilité financière de l'Etat est engagée par le fonctionnement des chemins de fer concédés. Le gouvernement doit-il autoriser la création d'une ligne nouvelle ? Homologuer telle augmentation ou telle réduction de tarif ? Prévoir, dans un projet d'aménagement de l'outillage national, de nouveaux crédits pour les chemins de fer ? Convient-il d'autoriser l'ouverture d'une ligne automobile ? de la subventionner ? Avant de prendre une décision, d'engager une dépense à la charge des contribuables, les pouvoirs publics doivent résoudre cette question préalable : l'automobile est-elle un mode de transport supérieur au chemin de fer ?

L'expérience de la lutte entre chemins de fer et voies navigables est ici très précieuse pour l'étude du problème de la concurrence du rail et de la route. Il est curieux de le constater : les mêmes arguments sont mis en avant à l'occasion de ces deux questions. Les partisans des transports sur routes invoquent leur plus grande rapidité, l'absence de raccordements et de manutentions, le coût moins élevé, surtout en cas de groupage. Les compagnies de chemins de fer se prévalent de la régularité de leur trafic. A l'objection tirée de leurs tarifs,

rigides et trop élevés, elles opposent les obligations réglementaires que leur imposent les conventions, notamment la charge du péage, auxquelles échappent les entreprises de transports routiers. Elles demandent aux pouvoirs publics de réglementer ces entreprises, afin de rétablir l'égalité des conditions d'exploitation pour tous les moyens de transport, notamment l'égalité des prix de revient.

Les grands réseaux ont renoncé à monopoliser tout le trafic à leur profit, objectif de leur politique contre les voies de navigation. Ils luttent pied à pied contre la concurrence de l'automobile, et s'efforcent, par des tarifs assouplis, ou d'autres méthodes ingénieuses, de conférer aux chemins de fer les avantages qui ont assuré la faveur des automobiles. Ils reconnaissent même dans certains cas la supériorité du transport automobile et n'hésitent pas à pratiquer une politique de transports mixtes, ou même à substituer aux trains des services automobiles, lorsque la lutte leur paraît trop inégale. La solution de l'avenir, qui s'ébauche encore à peine, paraît être une collaboration du rail et de la route, comme du rail et du canal, une répartition du trafic d'après sa nature, qui réserve à chacun de ces modes de locomotion les catégories de trafic le mieux adaptées à ses qualités propres.

Des considérations qui précèdent se dégagent l'esprit et le plan de notre étude. On constate un ralentissement du trafic ferroviaire, le développement en sens inverse du trafic automobile. Faut-il

en conclure : la route tuera le rail ; les chemins de fer sont condamnés à disparaître devant la concurrence victorieuse de la route ? Cette impression est assez répandue dans le public ; mais une conclusion aussi absolue est excessive et pour le moins prématurée. Les faits ont donné aux prédictions lancées à l'origine des chemins de fer sur l'avenir des routes, un singulier démenti, qui doit nous rendre circonspect. Jouer au prophète est toujours imprudent, surtout dans le domaine économique. Nous nous proposons, dans cette étude, d'opposer à une condamnation absolue des chemins de fer, un examen précis des données du problème. Nous essaierons de délimiter les domaines où les réseaux ferroviaires ont eu à souffrir de l'accroissement du trafic automobile, puis les causes de cette concurrence victorieuse. Cet examen nous permettra de constater que le rail maintient sa suprématie pour tels éléments de son trafic. Les Compagnies ont d'ailleurs mis en œuvre, pour barrer le chemin à leurs concurrents, des moyens que nous aurons à décrire, et elles se sont même faites entrepreneurs de transports automobiles.

Après avoir ainsi fait le point de la position respective actuelle du rail et de la route, nous devrons nous demander si ce fait nouveau, la circulation automobile intense, n'appelle pas une solution nouvelle du problème de la route, une réglementation administrative et financière des entreprises de transports automobiles, pendant

du régime des Compagnies de chemins de fer. Cette réglementation devrait trouver sa légitimation non pas dans la protection des intérêts particuliers des réseaux, mais dans la sauvegarde de l'intérêt général.

La constatation statistique des faits est le point de départ nécessaire d'une étude de ce genre. Nous nous proposions de pénétrer dans le détail de la vie des chemins de fer et des entreprises de transports automobiles, d'examiner leur trafic voyageurs et marchandises, en distinguant les catégories transportées et les lignes. Malheureusement, nous n'avons pu mener à bien une telle entreprise. Elle eût exigé la consultation des documents de l'exploitation commerciale des grands réseaux et des services automobiles. Malgré l'accueil bienveillant rencontré par nous auprès du personnel des grands réseaux, nous nous sommes heurté à une réserve équivalente à une fin de non-recevoir. Leurs représentants ont redouté de fournir des armes à une campagne contre les chemins de fer, qui préoccupe sérieusement les compagnies, et contre laquelle les moyens d'action ne sont pas encore arrêtés dans leur ensemble. Les documents relatifs aux services automobiles annexes ou filiales des grands réseaux, n'ont pu davantage être consultés. Nous avons dû nous contenter des documents officiels livrés à la publication.

Du côté des entreprises automobiles, les recherches documentaires étaient encore plus difficiles, en raison de leur extrême multiplicité, de leur

manque de coordination et de l'absence de toute publication pour les entreprises que leur forme n'astreint pas à faire connaître leurs bilans.

Les faits une fois dégagés, leur interprétation, la recherche de leurs causes est extrêmement complexe. Le trafic des chemins de fer n'est pas influencé seulement par la concurrence automobile. Il varie en fonction de facteurs économiques très divers. Il est donc impossible de conclure par un raisonnement mathématique que tout voyageur ou toute marchandise perdu par le chemin de fer lui est enlevé par l'automobile. Les causes de la supériorité de l'automobile ne sont d'ailleurs pas toutes rigides. Elle est plus ou moins accusée, suivant la qualité des voyageurs, la nature des marchandises, les lignes parcourues, les distances, les conditions économiques. La politique des chemins de fer et des services automobiles commande une extrême souplesse d'adaptation et notre étude en est rendue fort délicate. Suivant la pittoresque expression d'un de nos interlocuteurs, nous avons mis le pied sur une fourmilière. Nous demandons au lecteur de ne pas nous tenir rigueur des lacunes d'une documentation que nous aurions désirée plus complète et de nous trouver une excuse dans la nouveauté et la complexité du sujet, si nous ne l'avions pas complètement exploré.

PREMIERE PARTIE

Comparaison des Trafics des Chemins de Fer et des Routes.

Une étude du rail et de la route doit avoir pour point de départ l'exposé des faits, c'est-à dire la recherche statistique des mouvements du trafic sur ces deux catégories de voies de communication. Le rapprochement des chiffres mettra en relief leur importance respective, et l'orientation de leur évolution.

Cette méthode, la seule possible, se révèle malheureusement bien imparfaite. Si les documents administratifs fournissent d'amples renseignements sur les mouvements de l'exploitation commerciale des chemins de fer, le trafic routier est beaucoup plus difficile a dénombrer, et la pénurie des statistiques nous contraindra à l'évaluer par des procédés indirects, qui donnent des résultats approximatifs incomplets et peu comparables à ceux du trafic par voie ferrée.

Ce défaut de comparabilité condamne cette méthode à dégager des conclusions imparfaites : elle ne permet pas d'apprécier avec une précision rigoureuse les effets de la concurrence du rail et

de la route. D'ailleurs, disposerions-nous même de statistiques complètes et parfaitement comparables, il serait fort malaisé, sinon impossible, d'isoler, dans les diminutions ou les augmentations respectives du trafic ferroviaire et du trafic routier, la part imputable à leur concurrence, de celle qui résulte des circonstances économiques.

Sous le bénéfice de ces réserves, le rapprochement des chiffres est cependant instructif. Il s'en dégage tout au moins une impression d'ensemble. Effectué sur une période de plusieurs années, il met en relief les oscillations en plus ou en moins du trafic, soit pris dans son ensemble, soit dans tel ou tel de ses éléments, et cette étude dynamique des transports permet d'apprécier les chiffres, non seulement dans leur valeur absolue, mais dans l'orientation et les tendances qu'ils manifestent.

TITRE PREMIER

L'Évolution du Trafic des Chemins de Fer.

Pour donner un aperçu général des résultats de l'exploitation commerciale des chemins de fer, nous indiquons ci-dessous les recettes brutes totales des grands réseaux de 1913 à 1930. Ces chiffres englobent les recettes diverses et hors trafic ; mais les recettes du trafic y occupent de beaucoup une place prépondérante, et ces statistiques fournissent une impression d'ensemble exacte du trafic.

Pour 1929 et 1930, les chiffres indiqués sont provisoires et ont été extraits des comptes soumis aux assemblées d'actionnaires. La Statistique générale des réseaux français n'a pas encore paru pour ces exercices.

Recettes totales brutes d'exploitation des grands réseaux de chemins de fer (en millions de francs) :

1913	2.020.1
1914	1.733.1
1915	1.815.5
1916	2.233.2
1917	2.433.8
1918	2.969.2
1919	3.851.0
1920	5.388.0
1921	5.920.8
1922	6.427.9

1923	7.389.4
1924	8.921.7
1925	10.103.6
1926	13.162.8
1927	13.314.1
1928	14.576.9
1929	14.938.2
1930	15.790

Ces chiffres absolus marquent une progression formidable et constante des recettes, sauf en 1914 et en 1915. Mais il faut bien se garder d'en conclure que le trafic des grandes compagnies a pris un essor de plus en plus considérable. Pour dégager des recettes brutes les mouvements réels du trafic, il convient, en effet, de tenir compte des majorations successives apportées aux tarifs du transport des voyageurs et des marchandises.

Ces majorations n'ayant pas été les mêmes pour toutes les catégories, nous dégagerons plus exactement les oscillations du trafic en étudiant séparément les transports de voyageurs et les transports de marchandises.

Les statistiques qui suivent comprennent l'ensemble des grands réseaux : Etat, Nord, Est, Paris à Orléans, Paris-Lyon-Méditerranée, Midi, Grande et Petite Ceintures. Le réseau d'Alsace-Lorraine y figure depuis 1923, première année de son incorporation au régime de la convention du 28 juin 1921.

Chapitre Premier

L'Évolution du Trafic des Voyageurs.

Section I. — Les recettes du trafic voyageurs

§ 1. — *Les recettes globales.*

Voici le montant total des recettes du trafic voyageurs, impôt sur les transports non compris :

1913	654.150.308
1923	1.755.270.458
1924	2.256.983.942
1925	2.488.250.967
1926	3.022.226.963
1927	2.972.664.455
1928	3.089.019.000
1929	3.193.000.000

Ces chiffres absolus accusent déjà une stagnation d'activité dans les trois derniers exercices. Tandis que la progression des recettes dépasse 1.200 millions de 1923 à 1926, soit une augmentation de 58 %, l'année 1927 est inférieure à la précédente, et l'exercice 1928 ne dépasse l'exercice 1927 que d'une centaine de millions, soit 3,33 % seulement. Toutefois, cette légère reprise continue en 1929.

Mais ces chiffres absolus donnent une impression inexacte des variations du trafic. Les tarifs

de transport des voyageurs ne sont pas restés uniformes depuis 1913. Ils ont été majorés à plusieurs reprises : de 25 %, à partir du 15 avril 1918 (loi du 1er avril 1918) ; de 55, 50 et 45 %, suivant la classe, à partir du 23 février 1920 (loi du 14 février 1920) ; de 90, 85 et 80 % respectivement pour la 1re, la 2e et la 3e classe, à partir du 10 mars 1924 : ces majorations se cumulant. A partir du 1er janvier 1926, la majoration totale a été portée uniformément à 190 points, puis à 210 points, à partir du 1er mai 1926 ; enfin à 240 points, à partir du 16 août 1926. Les recettes d'exploitation, pour être comparables sur les divers exercices, doivent donc être ramenées aux produits d'un tarif uniforme, celui de 1913.

Ensemble des recettes du trafic voyageurs, non compris les majorations de tarifs.

1913 (sans changement)	657.871.410
1921	965.645.370
1922	977.026.440
1923	1.055.288.519
1924	983.571.643
1925	1.019.338.165
1926	971.709.427
1927	880.548.035
1928	910.412.574
1929	939.010.000

La progression considérable constatée de 1923 à 1926 aux recettes brutes s'évanouit. En effet, les coefficients de correction deviennent de plus en plus élevés, à mesure que les tarifs ont subi de

nouvelles majorations ; la conversion opère donc une réduction de plus en plus forte des recettes brutes.

Les exercices postérieurs à 1923 n'accusent plus tous une augmentation sur ses chiffres ; ils sont tous en régression. L'exercice 1925 est en légère plus-value de 35 millions de francs sur 1924, mais sans atteindre les chiffres de 1923 ; l'année 1926, d'apparence si prospère, est en diminution de 82 millions et demi sur 1923. La dépression continue en 1927, et s'accroît de 91 nouveaux millions. Les exercices 1928 et 1929 apportent un léger relèvement, mais si faible que leurs résultats sont inférieurs à ceux de tous les exercices depuis 1923, à l'exception de 1927. Sur 1923, la moins-value en 1928 atteint près de 14 millions. Comparées aux résultats de 1923 (1), les recettes des exercices ultérieurs accusent des moins-values de :

1924	6,8 %
1925	3,4 %
1926	8,0 %
1927	16,6 %
1928	13,75 %
1929	10.00 %

Ramenées aux produits d'une tarification uniforme, les recettes brutes donnent une physionomie d'ensemble exacte de l'évolution du trafic voyageurs. Mais elles ne révèlent pas le détail de ses

(1) Année de l'incorporation du réseau d'Alsace-Lorraine.

traits. Les recettes ne varient pas seulement avec le nombre des voyageurs transportés ; elles dépendent aussi d'éléments susceptibles de présenter leurs variations propres, même en des sens différents, notamment de la classe choisie par chaque voyageur, de la distance parcourue à chaque voyage, enfin, des conditions particulières de prix. En effet, le tarif plein n'est pas toujours appliqué. L'Etat impose aux compagnies, et celles-ci adoptent de leur propre initiative, des réductions de tarif dans des cas fort nombreux. Avec un nombre de voyageurs supposé uniforme, la recette de deux exercices sera différente, si l'un d'eux a reçu plus de voyageurs de 1re classe, des voyageurs parcourant de plus longues distances, ou un plus grand nombre de voyageurs à plein tarif.

Aussi, pour pénétrer dans le détail des résultats du transport des voyageurs, nous allons examiner maintenant les recettes par classe, et par catégorie de prix, complet ou réduit ; puis nous étudierons les mouvements du trafic, considérés au point de vue du nombre total des voyageurs, et au point de vue des distances parcourues, en répartissant ensuite ces nombres par catégories de prix.

§ 2. — *Les recettes par catégories de prix.*

Recettes voyageurs par classe et par catégories de prix.

	avec majorations	*sans majorations*
	PREMIÈRE CLASSE ET PLACES DE LUXE	
1913	97.106.978	
1923	257.034.424	142.796.902
1924	331.531.323	134.727.234
1925	363.686.321	134.698.637
1926	431.458.293	137.774.412
1927	418.420.383	123.064.818
1928	425.544.349	
	DEUXIÈME CLASSE	
1913	156.632.865	
1923	441.293.214	252.166.122
1924	546.321.539	229.968.681
1925	591.687.539	227.572.038
1926	694.825.602	221.872.462
1927	662.320.229	194.800.067
1928	695.329.175	
	TROISIÈME CLASSE (1)	
1913	400.410.465	
1923	1.056.942.820	621.731.070
1924	1.379.131.080	602.130.403
1925	1.482.267.060	592.906.824
1926	1.856.765.828	589.681.824
1927	1.848.917.334	543.799.216
1928	1.896.739.024	

Si l'on compare le mouvement des recettes, par classe, après corrections, pour éliminer les majorations de tarifs, on arrive aux constatations suivantes :

Pour les places de 1re classe et de luxe, les recet-

(1) Et 4e classe pour le réseau d'Alsace-Lorraine.

tes sont en recul constant depuis 1924, sauf une légère avance en 1926. La dépression dépasse 8 millions de 1923 à 1924 ; l'exercice 1925 se maintient à peu près au niveau du précédent ; l'année 1926 marque une avance de 3 millions sur 1925, sans atteindre les chiffres de 1923 ; 1927 est en sérieuse régression : 14.700.000 francs de moins qu'en 1926.

Par rapport aux recettes de 1923, les moins-values des recettes atteignent, pour cette catégorie de voyageurs :

en 1924	5,6 %
en 1925	5,6 %
en 1926	3,5 %
en 1927	13,87 %

Pour les voyageurs de 2e classe, la diminution des recettes est continue et plus importante : elle atteint 22.200.000 francs de 1923 à 1924 ; 2.400.000 francs de 1924 à 1925 ; 5.700.000 francs de 1925 à 1926 ; 1927 est en recul marqué de 27 millions sur 1926.

Sur l'année 1923, les moins-values des exercices postérieurs sont de l'ordre suivant :

en 1924	8,8 %
en 1925	9,7 %
en 1926	12 %
en 1927	22.40 %

Enfin, pour les recettes de la 3e classe (y compris la 4e classe du réseau d'Alsace-Lorraine, on constate la même régression continue : de 1923 à 1924, 19.500.000 francs ; de 1924 à 1925, 28.800.000 francs;

de 1925 à 1926, 32 millions ; de 1926 à 1927, 45.900.000 francs.

Pour cette catégorie, les moins-values depuis 1923 sont les suivantes :

1924	3,1 %
1925	4,6 %
1926	5,1 %
1927	12,5 %

En résumé, la dépression se dessine pour toutes les classes à partir de 1924 ; elle est continue jusqu'en 1927, sauf une légère avance pour les 1res classes en 1926, déterminée par l'afflux des étrangers, attirés par la hausse du change. L'année 1927 marque le point culminant des moins-values: elles atteignent le huitième des recettes de 1923, pour la 3e classe ; le septième, pour la 1re classe ; plus du cinquième, pour la 2e classe. Cette dernière catégorie est la plus atteinte dès 1924, et toutes les années qui suivent. Ces constatations sont précieuses à retenir, et nous en ferons état pour apprécier la mesure de la concurrence faite au rail par l'automobile.

Depuis le 1er janvier 1926, le coefficient de majoration a changé trois fois, mais les mêmes coefficients ont été appliqués aux trois classes de voyageurs, tandis que, depuis 1920, la majoration était supérieure pour les classes plus élevées. L'uniformité des majorations permet de comparer les mouvements des recettes par classe depuis 1926, majorations comprises.

Ces mouvements se traduisent par les pourcentages suivants :

Pourcentage des recettes voyageurs par classe

	1re CLASSE	2e CLASSE	3e CLASSE (1)
1913	14.8	24.0	61.2
1926	14.4	23.3	62.3
1927	14.2	22.7	63.1
1928	14.0	22.9	63.1

Le pourcentage est allé en diminuant, même par rapport à 1913, pour la 1re et la 2e classes, sauf un léger relèvement de celle-ci en 1928. Cette diminution s'est faite au profit des recettes de la 3e classe.

Pour compléter la répartition des recettes voyageurs par catégories, il importe d'ajouter à la division par classe la division en recettes à prix complet et recettes à prix réduit. Nous en donnons ci-dessous le tableau.

Prix complet

1913	202.111.406
1923	681.855.408
1924	890.164.723
1925	931.201.497
1926	1.170.892.292
1927	1.118.527.447
1928	1.142.615.943

(1) Y compris la 4e classe pour l'Alsace-Lorraine.

Prix réduit

1913	452.038.902
1923	1.073.415.050
1924	1.366.819.219
1925	1.506.439.414
1926	1.812.157.431
1927	1.811.130.499
1928	1.897.077.104

La réduction de ces recettes à tarifs majorés en recettes sans majorations serait sans intérêt. Il est plus important pour notre étude de constater le pourcentage respectif des recettes à prix complet et des recettes à prix réduit par rapport aux recettes totales.

Pourcentage des recettes à prix complet et des recettes à prix réduit, comparées au montant total des recettes voyageurs.

Recettes totales voyageurs = 100

	RECETTES A PRIX COMPLET	RECETTES A PRIX RÉDUIT
1913	30.88	69.12
1923	38.84	60.16
1924	39.45	60.55
1925	37.42	62.58
1926	38.74	61.26
1927	37.63	62.37
1928	37.6	62.4

Le montant et le pourcentage des recettes à prix réduit sont de beaucoup supérieurs à ceux des recettes à prix complet. Depuis 1923, la proportion des recettes à prix réduit a une tendance à s'élever.

C'est la conséquence de la politique des tarifs des grands réseaux. Mais, même avant la guerre, les voyages à prix réduit ont la plus grande place dans l'ensemble du trafic des chemins de fer et, en 1913, leur pourcentage était même plus élevé qu'à l'heure actuelle. C'est une observation essentielle à retenir, pour apprécier le rôle des prix du transport dans la lutte du rail et de l'automobile.

Pour déterminer l'évolution des recettes du trafic voyageurs, il y a lieu, avons-nous dit, de tenir compte non seulement des catégories de classes et de prix, mais aussi des distances parcourues. Avant de décrire les mouvements des voyageurs en nombre et en distances parcourues, globalement et par catégories de prix, nous terminons notre exposé des recettes de cette partie du trafic par un tableau des recettes moyennes, à toute distance et à un kilomètre, par voyageur de chaque classe.

Produit moyen d'un voyageur, à toute distance :

	Moyenne générale	1re classe	2e classe	3e classe (1)
1913	1.20	4.57	1.45	0.46
1926	3.78	17.39	6.06	3.95
1927	4.00	18.92	6.50	4.57
1928	4.60	19.63	6.71	4.51
		à un kilomètre :		
1913	3.39	6.80	4.14	2.80
1926	10.68	23.34	13.86	23.47
1927	11.41	25.32	14.84	18.31
1928	11.43	25.25	14.81	18.16
1929	11.33			

(1) Y compris la 4e classe sur le réseau d'Alsace-Lorraine.

Section II. — Le nombre des voyageurs transportés

L'examen des recettes du trafic des voyageurs des grands réseaux nous a permis de dégager les résultats de cette portion de leur exploitation commerciale. Les majorations successives des tarifs rendent malaisée la comparaison de ces résultats. Il a fallu appliquer aux recettes brutes des coefficients de réduction pour tenir compte de ces majorations. L'année 1924 a connu deux tarifs successifs et l'année 1926, trois tarifs. La conversion en recettes sans majorations est donc un peu approximative. Elle a été faite en répartissant sur ces exercices les recettes brutes globales, puis les recettes brutes par catégories de prix, proportionnellement à la durée des périodes d'application des deux ou trois tarifs successifs, puis en appliquant aux recettes ainsi obtenues les coefficients correspondant aux majorations successives. Cette méthode repose sur le postulat de l'égale répartition des recettes sur tous les mois d'un même exercice, postulat évidemment peu conforme à la réalité des faits. Les résultats obtenus n'ont donc pas une valeur rigoureusement mathématique. On peut cependant les retenir comme dégageant une approximation suffisante.

En étudiant le trafic voyageurs au point de vue du nombre des personnes transportées et des distances parcourues, nous allons obtenir des constatations qui, par le rapprochement des observations dégagées de l'examen des recettes, confirment l'exactitude approchée de la méthode employée.

Si quelques contradictions apparentes ressortent du détail des comparaisons, il convient de les lever, en tenant compte de l'influence sur les recettes, des différences dans les distances parcourues, dans la répartition des voyageurs entre les diverses classes, du jeu des recettes supplémentaires et des tarifs réduits. On ne doit d'ailleurs pas exiger des statistiques qu'elles expriment la réalité des faits avec une rigueur mathématique, surtout quand elles portent sur des millions de faits, répartis sur tout le territoire de la France, et sur plusieurs années. Il faut savoir se contenter de leur demander une impression d'évolution qui serre la réalité d'aussi près que possible. La méthode qui préside à l'élaboration des statistiques des grands réseaux de chemins de fer est une garantie que cet objectif est atteint. Les mouvements du trafic peuvent en être dégagés avec une précision suffisante pour en tirer des conclusions sur la concurrence du rail et de la route.

§ 1. — *Mouvements du trafic voyageurs à toutes distances.*

Nombre total de voyageurs

A TOUTE DISTANCE

1913	541.342.165
1919	477.566.000
1920	516.057.000
1921	681.937.000
1922	742.746.000
1923	784.625.114
1924	789.294.512
1925	820.480.365
1926	794.147.619
1927	742.056.859
1928	767.342.000

Nombre de voyageurs

PAR CATÉGORIES DE PRIX

Première classe et places de luxe.

1913	21.133.161
1919	22.574.000
1920	21.139.000
1921	25.479.000
1922	25.900.000
1923	24.982.943
1924	23.071.377
1925	23.522.604
1926	24.677.934
1927	22.139.866
1928	31.777.000

2e *Classe* :

1913	107.117.445
1919	93.844.000
1920	93.383.000
1921	125.383.000
1922	131.331.000
1923	116.010.989
1924	111.261.502
1925	115.268.577
1926	113.213.453
1927	102.564.116
1928	105.463.000

3e *Classe* :

1913	103.091.559
1919	361.167.000
1920	401.535.000
1921	491.380.000
1922	553.603.000
1923	643.631.182
1924	654.961.633
1925	681.689.184
1926	656.256.232
1927	617.352.877
1928	640.101.000

La lecture des statistiques relatives au nombre de voyageurs transportés confirme en gros les constatations que l'étude des recettes a dégagées.

Pour le nombre total des voyageurs transportés à toute distance, une progression continue se mani-

feste de 1919 à 1925. Dès 1921, il dépasse de 140 millions les chiffres de 1913, puis nouvelles augmentations de 61 millions en 1922, de 42 millions en 1923, de 4.670.000 en 1924, de 31 millions en 1925. Cet exercice marque le point culminant, pour le nombre total de voyageurs à toute distance. L'augmentation sur 1913 est de 279 millions, soit de plus de moitié (51,6 %). Puis les exercices suivants déclinent ; la diminution est de 26.300.000 en 1926 ; en 1927, de 52 millions. Le chiffre se relève en 1928, qui dépasse l'année précédente de 25.300.000, mais reste inférieur à tous les autres exercices depuis 1923.

Les pourcentages, par rapport à 1923, sont les suivants :

1924	+ 5.95 %
1925	+ 4.57 %
1926	+ 1.21 %
1927	— 5.41 %
1928	— 2.20 %

Si l'on passe à la répartition du nombre de voyageurs par classe, les mouvements du trafic présentent dans chaque classe des oscillations un peu divergentes.

Pour la 1re classe, l'exercice 1920 est sensiblement au même niveau que l'année 1913 ; puis le nombre des voyageurs s'accroît, en 1921, de 4 millions 340.000 ; en 1922, de 21.000. Il s'abaisse en 1923 de près d'un million ; en 1924, de 1.900.000 ; il remonte de 450.000 en 1925, de 1.150.000 en 1926. Cet

exercice est suivi d'un nouveau mouvement de baisse en 1927, de 2.540.000, qui s'accentue en 1928 avec une diminution de 360.000 sur 1927.

Par rapport à 1923, les pourcentages de diminution, pour les premières classes ou les places de luxe, sont les suivants :

1924	— 7.60
1925	— 5.84
1926	— 1.24
1927	—11.37
1928	—12.81

Après une augmentation maxima de 4.770.000 voyageurs en 1922, leur nombre a diminué, avec des oscillations diverses, et le chiffre de 1928 dépasse de 644.000 seulement celui de 1913.

Pour les voyageurs de 2e classe, après une chute de 13.700.000 unités en 1920, les exercices 1921 et 1922 marquent une forte poussée, de 31.900.000 en 1921, puis de 6 millions en 1922. Cet exercice est le point culminant pour le nombre des voyageurs de 2e classe, il dépasse 1913 de 24.200.000. Les exercices suivants sont en diminution sur 1923, avec des oscillations d'envergure et de sens divers : diminution de 15.300.000 en 1923, puis de 4.750.000 en 1924 ; augmentation de 4 millions en 1925 ; diminution de 2 millions en 1926. La baisse s'accentue en 1927 : 10.650.000, et l'année 1928, en dépit d'une augmentation de 2.900.000, reste inférieure à tous les exercices (sauf 1927) depuis 1921 et même à l'année 1913. C'est un des

rares points sur lesquels un exercice d'après-guerre accuse un résultat inférieur à celui de 1913.

Par rapport à 1923, les pourcentages, tous en diminution, sont les suivants :

1924	— 4.09
1925	— 0.64
1926	— 2.41
1927	—11.53
1928	— 9.09

Tandis que le nombre des voyageurs de 1re et de 2e classes a peu augmenté depuis la guerre, surtout dans les derniers exercices, les 2es classes accusant même une diminution sur 1913 en 1927 et 1928, les voyageurs de 3e classe ont énormément augmenté et, malgré une diminution sur les deux exercices 1927 et 1928, ils sont supérieurs de plus de 50 % aux chiffres de 1913. Ces chiffres, après un fléchissement, avaient été dépassés de 78 millions dès 1921 ; de 1922 à 1925, la progression est constante : 62 millions 800.000 en 1922 ; 90 millions en 1923; 11.330.000 en 1924; 26.720.000 en 1925. Dans cet exercice, le nombre des voyageurs de 3e classe dépasse de 268.600.000 celui de 1913, soit une augmentation de 65.03. Une dépression commence en 1926, de 25.430.000, et se poursuit en 1927, avec une nouvelle diminution de 38.900.000. L'année 1928 marque un changement de sens, une augmentation de 22.750.000 voyageurs. Cet exercice est inférieur cependant à toutes les années depuis 1923, sauf l'année 1927 ; mais, à la différence des

chiffres de 1re et de 2e classes, il accuse sur 1913 une augmentation de 227 millions de voyageurs, soit 54.96 %.

Par rapport à 1923, voici les pourcentages d'augmentation ou de diminution relatifs au nombre des voyageurs de 3e classe :

1924	+ 1.76
1925	+ 5.91
1926	+ 1.96
1927	— 4.08
1928	— 0.54

Le tableau suivant marque mieux encore le déclin des voyageurs de 1re et de 2e classes, au profit des voyageurs de 3e classe, en indiquant les pourcentages respectifs de chaque classe dans le nombre total des voyageurs. Tandis que la proportion des voyageurs de 1re était, en 1913, de 3.90 %, elle est tombée en 1928 à 2.85 % ; les voyageurs de 2e classe représentaient, en 1913, 19.90 % ; en 1928, ils ne sont plus que 13.60 %. Au contraire, les voyageurs de 3e classe sont passés de 76.20 % en 1913 à 83.35 % en 1928. Les 1res classes ont perdu 1.05 % ; les 2es classes, 6.30 %, tandis que les 3es classes ont gagné le total des pertes des deux autres : 7.35 %.

POURCENTAGES DU NOMBRE DE VOYAGEURS
A TOUTES DISTANCES PAR CLASSE

	1re CLASSE	2e CLASSE	3e CLASSE
1913	3.90	19.90	76.20
1921	3.74	18.37	77.89
1922	3.49	17.66	78.85
1923	3.18	14.89	76.93
1924	2.91	14.21	82.88
1925	2.85	14.16	82.99
1926	3.10	14.38	82.52
1927	2.96	13.75	83.29
1928	2.85	13.60	83.55

§ 2. — *Mouvements du trafic voyageurs à un kilomètre*

La proportion des voyageurs de 1re et de 2e classes diminue donc au profit des voyageurs de 3e classe. Constatons-nous la même tendance, si nous envisageons les distances parcourues ? Ou bien est-elle compensée par la longueur plus grande des voyages ? Plus généralement, le ralentissement du nombre global des voyageurs n'est-il pas compensé par la longueur plus grande des trajets parcourus ? Nous allons le voir en examinant les statistiques du nombre des voyageurs kilométriques. On entend par là le produit du nombre des voyageurs par la moyenne des distances parcourues.

Les tableaux suivants donnent le nombre total des voyageurs kilométriques, puis leur répartition par classe.

Mouvement du trafic voyageurs au kilomètre

Nombre total des voyageurs kilométriques

1913	19.312.780.926
1923	29.319.146.747
1924	28.448.705.971
1925	29.812.368.132
1926	28.273.884.946
1927	26.151.959.126
1928	27.017.800.000
1929	28.168.000.000

Nombre par catégories de prix

1re classe et places de luxe

1913	1.427.008.007
1923	1.969.543.442
1924	1.842.550.702
1925	1.893.618.037
1926	1.848.442.456
1927	1.653.940.383
1928	1.688.000.000

2e classe

1913	3.787.072.341
1923	5.612.750.240
1924	5.209.880.751
1925	5.336.755.390
1926	5.019.353.787
1927	4.495.228.003
1928	4.722.000.000

3e *classe*

1913	14.098.700.578
1923	21.736.853.065
1924	21.396.274.518
1925	22.581.994.705
1926	21.406.088.703
1927	20.002.790.740
1928	20.723.000.000

Produit du nombre des voyageurs par la distance moyenne, le nombre des voyageurs kilométriques varie en fonction de ces deux facteurs. Comme nous avons constaté une tendance générale à la diminution du nombre des voyageurs, soit dans l'ensemble, soit par classe, surtout dans la première et la seconde, nous allons constater aussi une diminution du nombre des voyageurs kilométriques. Si elle est plus importante que la diminution du nombre des voyageurs à toute distance, c'est que la distance moyenne parcourue aura aussi diminué. C'est la tendance que nous allons observer, surtout depuis 1925.

En 1923, le nombre des voyageurs kilométriques dépasse de 10 milliards le nombre de 1913, soit de 57.8 %. L'accroissement du nombre de voyageurs à toute distance était de 243.260.000, soit de 44.97 %. La distance moyenne a donc un peu augmenté de 1913 à 1923. L'année 1924 est en diminution de 870.000 voyageurs kilométriques ; l'exercice 1925 marque une augmentation de 1.363 millions ; 1926, un fléchissement de 1.540 millions, qui s'amplifie

de 2.121 millions l'année suivante. L'exercice 1928 produit un relèvement de 815 millions et l'exercice 1929, de plus d'un milliard. Ces mouvements correspondent approximativement à ceux du nombre de voyageurs à toute distance, sauf l'année 1924, où ce nombre augmente, tandis que celui des voyageurs kilométriques diminue.

La comparaison des pourcentages du nombre de voyageurs à toute distance, par rapport à 1923, et du nombre de voyageurs kilométriques fait ressortir, par leurs différences, l'influence et le sens des distances moyennes parcourues.

POURCENTAGES, PAR RAPPORT A 1923,
DES AUGMENTATIONS OU DIMINUTIONS :

	DU NOMBRE DE VOYAGEURS A TOUTE DISTANCE	DU NOMBRE DE VOYAGEURS KILOMÉTRIQUES
1924	+ 5.95 %	— 2.97 %
1925	+ 4.57 %	+ 1.63 %
1926	+ 1.21 %	— 3.56 %
1927	— 5.41 %	— 1.08 %
1928	— 2.20 %	— 7.85 %

Dans tous ces exercices, sauf 1927, la colonne des voyageurs kilométriques accuse une diminution, au lieu d'une augmentation dans la colonne des voyageurs à toute distance, ou au lieu d'une diminution moindre ; la distance moyenne a donc diminué, sauf en 1927.

Faisons maintenant le même rapprochement

entre voyageurs à toute distance et voyageurs kilométriques, répartis par classe.

Pour les places de luxe et la 1re classe, les oscillations des voyageurs kilométriques sont de même sens que celles des voyageurs à toute distance, sauf que 1926 est inférieur à 1925, et 1927 à 1928. Tous les exercices postérieurs à 1923 lui sont inférieurs. L'année 1924 accuse une diminution de 127 millions ; 1925 augmente de 51 millions ; 1926 est en diminution de 45 millions, qui s'accentue en 1927 de 194 millions, 5 ; l'exercice 1928 bénéficie d'un relèvement de 34 millions.

La comparaison des pourcentages par rapport à 1923 donne les résultats suivants :

1re *classe et places de luxe*

	VOYAGEURS A TOUTE DISTANCE	VOYAGEURS KILOMÉTRIQUES
1924	— 7.60 %	— 6.44 %
1925	— 5.86 %	— 3.85 %
1926	— 1.24 %	— 6.14 %
1927	—11.37 %	—16.02 %
1928	—12.81 %	—14.28 %

De cette comparaison ressort une légère augmentation des distances parcourues en 1924, augmentation plus sensible en 1925. Les exercices suivants voient, au contraire, diminuer ces distances, surtout en 1926 et 1927.

Pour les voyageurs de 2e classe, les oscillations

des deux colonnes sont exactement concomitantes, et de même sens. Pour les voyageurs kilométriques, 403 millions de moins en 1924 qu'en 1923 ; augmentation de 127 millions en 1925 ; diminution de 317 millions en 1926 ; diminution de 524 millions en 1927 ; augmentation de 227 millions en 1928.

Les pourcentages respectifs par rapport à 1923 sont les suivants :

2e *classe*

	VOYAGEURS A TOUTE DISTANCE	VOYAGEURS KILOMÉTRIQUES
1924	— 4.09 %	— 7.18 %
1925	— 0.64 %	— 4.92 %
1926	— 2.41 %	—10.57 %
1927	—11.53 %	—19.91 %
1928	— 9.09 %	—15.87 %

Dans cette catégorie, les moins-values de la seconde colonne sont constamment supérieures à celles de la première, et la différence est surtout sensible dans les trois derniers exercices. Le fléchissement du nombre des voyageurs de 2e classe s'est donc aggravé d'une réduction des distances moyennes parcourues par les voyageurs de cette catégorie.

Enfin, le nombre des voyageurs à toute distance de 3e classe a dépassé les chiffres de 1923, sauf une diminution en 1927 et plus légère en 1928. Le mouvement des voyageurs kilométriques a été moins satisfaisant. Aucun exercice postérieur à 1923 n'en a atteint les chiffres, malgré les relèvements de

1925 et 1928. L'année 1924 marque une diminution de 340 millions ; 1925, une augmentation de 185,7 millions ; 1926, une diminution de 1.175,9 millions, aggravée de 1.403 millions en 1927 ; 1928, une augmentation de 720 millions.

Les pourcentages respectifs sur 1923 sont les suivants :

3e classe

	VOYAGEURS A TOUTE DISTANCE	VOYAGEURS KILOMÉTRIQUES
1924	+ 1.76 %	— 1.56 %
1925	+ 5.91 %	+ 3.88 %
1926	+ 1.96 %	— 1.52 %
1927	— 4.08 %	— 7.98 %
1928	— 0.54 %	— 4.66 %

Du rapprochement de ces chiffres ressort une diminution régulière de la distance moyenne parcourue par les voyageurs de 3e classe.

Les tableaux qui suivent, empruntés à la statistique annuelle des chemins de fer, indiquent le parcours moyen d'un voyageur. La moyenne générale est conforme aux observations que nous venons de faire : elle fait ressortir une diminution moyenne des distances parcourues par un voyageur. Les statistiques par classe expriment des oscillations un peu différentes de celles que nous avons dégagées ; elles font ressortir notamment une augmentation générale de la distance moyenne des 1re et 2e classes en 1928. Il y a sans doute lieu

de faire des réserves sur l'établissement de ces moyennes, puisqu'elles accusent, pour toutes les classes de voyageurs, une augmentation de distance moyenne de 10 kilomètres de 1913 à 1928, tandis que la moyenne générale reste inchangée.

Parcours moyen d'un voyageur

	Moyenne générale	1re classe	2e classe	3e classe
1913	35.4	67.7	35.0	39.0
1921	37.8	72.1	39.7	52.7
1922	36.9	69.2	41.3	53.3
1923	37.3	78.8	48.2	50.9
1924	35.8	78.2	46.4	47.2
1925	36.1	80.2	45.9	49.5
1926	35.4	74.5	43.7	51.1
1927	35.0	74.5	43.8	49.7
1928	35.5	77.5	45.4	49.3

A cette statistique, nous ajoutons celle des pourcentages de voyageurs kilométriques par classe.

POURCENTAGE A 1 KILOMÈTRE PAR CLASSE

	1re CLASSE	2e CLASSE	3e CLASSE
1913	7.40	19.70	72.90
1921	7.12	19.23	73.65
1922	6.60	19.72	73.68
1923	6.71	19.15	74.14
1924	6.18	18.32	75.20
1925	6.35	17.90	75.75
1926	6.52	17.76	75.72
1927	6.32	17.18	76.49
1928	6.23	17.38	76.39

Cette statistique fait nettement ressortir, comme celle du nombre des voyageurs à toute distance, le fléchissement des voyageurs de première et de

seconde classes, au profit des voyageurs de 3e classe. En comparant ces deux tableaux, on observera toutefois que les première et deuxième classes figurent dans le second pour des proportions plus élevées que dans le premier.

En 1928, la 1re classe représente, en voyageurs kilométriques, 6.23 %, soit plus du double du pourcentage des voyageurs à toute distance. Cette différence s'explique par la différence des distances moyennes parcourues par un voyageur de chaque classe : cette distance est en 1928 de 77 km. 5 pour la première classe, de 49,3 pour la 3e classe. Pour la 2e classe, le pourcentage voyageurs kilométriques (17.38 %) en 1928 est supérieur aussi à celui des voyageurs à toute distance, quoique dans une moindre proportion. Cependant la statistique annuelle des chemins de fer indique pour cette classe une distance moyenne un peu inférieure à celle de la 3e classe.

Retenons seulement que, si le nombre des voyageurs transportés en 1re classe tend à décroître, les distances parcourues par eux restent nettement supérieures aux distances parcourues par les voyageurs de 2e et de 3e classes.

§ 3. — *Mouvements du trafic des voyageurs à distance entière.*

Pour compléter la description des mouvements du trafic des voyageurs transportés par chemin de fer, nous indiquons le nombre de voyageurs à distance entière, c'est-à-dire le nombre total de voya-

geurs kilométriques, divisé par la longueur exploitée par les grands réseaux. On prend pour unité la longueur totale des lignes et, d'après le nombre de voyageurs à toute distance et la distance moyenne parcourue par eux, on calcule par combien de voyageurs de chaque classe, en moyenne, le réseau entier a été parcouru.

NOMBRE DE VOYAGEURS A DISTANCE ENTIÈRE

1913	474.189
1921	606.871
1922	644.098
1923	690.579
1924	669.031
1925	700.259
1926	657.405
1927	605.429
1928	645.941

1re *classe et places de luxe*

1913	34.939
1921	43.208
1922	42.531
1923	46.330
1924	43.273
1925	44.425
1926	42.873
1927	38.290
1928	40.280

2e *classe*

1913	93.304
1921	116.702
1922	126.973
1923	132.232
1924	122.555
1925	125.411
1926	116.781
1927	104.068
1928	112.232

3e *classe* (1)

1913	345.916
1921	446.961
1922	474.654
1923	512.067
1924	503.203
1925	530.423
1926	497.751
1927	462.991
1928	493.428

Les mouvements révélés par ce tableau sont analogues par leur sens à ceux que nous avons précédemment décrits : augmentation par rapport à 1913, sur tous les exercices, depuis 1921, mais diminution après un maximum, atteint pour l'ensemble et pour les 3es classes, en 1925, et pour les 1re et 2e

(1) Y compris la 4e classe sur le réseau d'Alsace-Lorraine.

classes, en 1923 ; relèvement en 1928 sur 1927, mais laissant 1928 en diminution sur 1926.

Si l'on fixe à 100 le nombre des voyageurs à distance entière transportés en 1913, l'augmentation ressort aux pourcentages suivants :

Nombre total

1921	27.98 %
1922	35.86 %
1923	45.69 %
1924	45.65 %
1925	47.63 %
1926	38.67 %
1927	27.70 %
1928	36.26 %

1re classe

1921	23.78 %
1922	21.49 %
1923	32.09 %
1924	23.86 %
1925	27.22 %
1926	23.20 %
1927	9.45 %
1928	15.18 %

2e classe

1921	25.08 %
1922	36.08 %
1923	41.69 %

1924	31.35 %
1925	34.40 %
1926	25.16 %
1927	11.53 %
1928	20.27 %

3e *classe*

1921	29.19 %
1922	37.19 %
1923	48.00 %
1924	45.46 %
1925	53.32 %
1926	43.84 %
1927	33.81 %
1928	42.63 %

Si l'on compare les pourcentages de 1923 à ceux de 1928, les 1re et 2e classes ont perdu plus de la moitié de l'augmentation qu'elles avaient gagnée ; la 3e classe n'en a perdu que 12 %. Si l'on prend comme unité la longueur moyenne exploitée, le nombre des voyageurs de 3e classe qui l'ont parcourue a donc proportionnellement beaucoup moins diminué depuis 1923, et beaucoup plus augmenté depuis 1913, que celui des voyageurs de 1re et de 2e classes.

Nous donnons enfin ci-dessous la statistique, depuis 1926, du nombre de voyageurs kilométriques par kilomètre de train affecté au service des voyageurs.

Nombre de voyageurs kilométriques par kilomètre de train affecté au service des voyageurs

	Moyenne générale	1re classe	2e classe	3e classe (1)
1913	»	»	»	»
1921	»	»	»	»
1922	»	»	»	»
1923	»	»	»	»
1924	»	»	»	»
1925	»	»	»	»
1926	115.6	7.5	20.5	87.6
1927	108.7	6.8	18.7	83.2
1928	110.2	6.9	19.1	84.2

Conclusion sur l'évolution du trafic des voyageurs par chemin de fer

Résumons maintenant les conclusions qui se dégagent des statistiques qui précèdent, en vue de présenter une vue d'ensemble de l'évolution du trafic des voyageurs depuis la guerre.

Les rceettes brutes de cette portion du trafic des grands réseaux sont en augmentation constante depuis 1913, sauf une légère diminution en 1927. Les chiffres de 1928 sont de 47 fois supérieurs à ceux de 1913. Mais tandis que l'augmentation est régulière jusqu'en 1926, les années 1927 et 1928 offrent peu de changements et donnent l'impression d'une stagnation.

La comparaison des recettes, après déduction des majorations de tarifs, est beaucoup plus exacte.

---

(1) Y compris la 4e classe pour le réseau d'Alsace-Lorraine.

Elle fait ressortir une stagnation bien plus sensible. Sans doute, les recettes de 1928 dépassent de 38,3 % celles de 1913. Mais à part de légers mouvements de plus-values, les chiffres de 1921 ne sont guère dépassés jusqu'en 1926, et les exercices 1927 et 1928 leur sont inférieurs.

La caractéristique d'ensemble du trafic des voyageurs, envisagé au point de vue des recettes brutes de l'exploitation, est donc la stagnation avec tendance, dans les deux dernières années, à la diminution, plus marquée en 1927. L'exercice 1927 est d'ailleurs le plus faible dans ses résultats du trafic voyageurs, qu'on l'envisage au point de vue des recettes brutes, des recettes sans majorations, du nombre des voyageurs à toute distance ou à 1 kilomètre, ou de la répartition de ces éléments entre les classes de voyageurs. A tous ces points de vue, l'exercice 1928 est légèrement supérieur, mais sans atteindre le niveau de 1926.

Dans la répartition des recettes par classe, les recettes de 1928, y compris les majorations de tarifs, dépassent de beaucoup celles de 1913 pour toutes les classes de voyageurs : elles leur sont supérieures de 4,4 fois pour la 1re classe et pour la 2e classe, de 4,6 fois pour la 3e classe. Mais cette impression favorable est détruite, si l'on envisage les recettes sans majorations : l'augmentation ne dépasse pas 30 % sur la 1re classe, 25 % sur la 2e, 37,5 % sur la 3e. La 2e classe est donc la plus atteinte.

Si on les compare, non plus à celles de 1913,

mais à celles de 1923, les recettes sans majorations accusent dans toutes les classes une régression sensible surtout pour la 2e classe (22,40 % en 1927), moindre, quoique importante, pour la 2e (13,87 %) et la 3e (12,5 %). Il en résulte que le pourcentage des recettes voyageurs a diminué pour la 2e et la 1re classes, et augmenté pour la 3e classe.

L'étude du trafic au point de vue du nombre des voyageurs et des distances parcourues confirme dans l'ensemble les résultats de l'examen des recettes.

Le nombre des voyageurs à toute distance a augmenté, de 1913 à 1928, de 41,75 %. Mais tandis que, de 1920 à 1925, la progression est continue, et atteint, en 1925, 51.56 % du chiffre de 1913, les années ultérieures sont en diminution, même 1928, malgré un léger relèvement en 1927.

Par catégories de prix, nous retrouvons la même impression que pour les recettes : légère augmentation des voyageurs de 1re classe sur 1913 ; diminution des voyageurs de 2e classe ; augmentation de 35,4 % des voyageurs de 3e classe.

Mais si l'on fait porter la comparaison sur les résultats d'après-guerre, ils sont plus défavorables aux deux premières classes. L'année 1922 marque pour elles le nombre record de voyageurs. Pour la 1re classe, il ne fait que baisser d'une manière continue, à partir de 1923, sauf en 1926. Le chiffre de 1928 est même inférieur à celui de 1927, phénomène exceptionnel dans l'ensemble de nos statistiques. La baisse sur 1923 est de 12,81 % en 1928.

Les secondes classes subissent le même sort que les premières, mais avec un léger relèvement en 1925 et 1928. Ce dernier exercice accuse une diminution de 9,09 % sur 1923.

Pour les voyageurs de 3e classe, le point culminant est atteint seulement en 1925 : l'augmentation est de 64 % sur 1913. Mais, en 1926, une diminution se dessine qui s'accentue en 1927, et le nombre de voyageurs en 1928 est inférieur à celui de 1926. La diminution sur 1923 est de 0,54 % seulement.

Ces résultats se traduisent par une diminution à peu près continue du pourcentage des voyageurs de 1re et 2e classes, et par une augmentation du pourcentage des voyageurs de 3e classe.

Les mouvements du trafic voyageurs au kilomètre marquent l'influence des distances moyennes parcourues sur le nombre absolu des voyageurs transportés.

Le nombre total des voyageurs kilométriques a augmenté depuis 1913. L'augmentation est de 40,5 % en 1928 .Mais, elle était plus forte en 1925 (51,8 %) et en 1925 (54,4 %). Le montant total a diminué en 1926 et en 1927, et malgré son relèvement en 1928, il est inférieur de 7,85 % au chiffre de 1923.

L'évolution est de même sens pour les trois classes de voyageurs, avec une envergure plus ou moins grande des oscillations. Par rapport à 1913, augmentation en 1913 de 38 % pour les 1res classes, de 47,61 % pour les 2es et de 55 % pour les 3es classes.

Mais les nombres absolus diminuent en 1924, et la diminution continue, malgré de légers relèvements en 1925 et en 1928. Par rapport à 1913, l'augmentation en 1928 n'est plus que 18,30 % pour les 1res classes, de 24,80 % pour les 2es et de 47,14 pour les 3es classes. Par rapport à 1923, la diminution est respectivement de 14,28 %, 15,87 % et 4,66 %. La régression est donc surtout accusée pour les voyageurs de 2e classe, importante pour ceux de 1re, beaucoup moindre pour ceux de 3e classe. Le pourcentage des voyageurs kilométriques a diminué pour les voyageurs de 2e et de 1re classes, augmenté pour ceux de 3e classe, comme le pourcentage des voyageurs à toute distance. Les parcours moyens par voyageur, d'après la statistique officielle, ont augmenté d'environ 10 kilomètres pour chaque classe, depuis 1913, mais ils ont diminué, pour la 1re classe, depuis 1923, pour la 2e classe, depuis 1923, pour la 3e classe, depuis 1922.

Enfin, le nombre des voyageurs à distance entière a augmenté depuis 1913, mais diminué depuis 1925. Pour les 1re et 2e classes, cette diminution a commencé dès 1923 et, depuis cette date, elle a été plus marquée que pour la 3e classe.

Chapitre II

Le Trafic des Marchandises.

Dans le chapitre précédent, nous avons constaté un certain ralentissement du trafic des voyageurs par voie ferrée, manifesté par une stagnation, ou même, dans les derniers exercices, une diminution des recettes et du nombre de personnes transportées.

L'évolution du transport des marchandises est plus favorable dans son ensemble, ainsi que nous allons l'observer en étudiant les statistiques du nombre de tonnes transportées et des recettes de cette partie de l'exploitation commerciale des grands réseaux de chemins de fer.

Comme pour les voyageurs, ces statistiques englobent l'Etat, l'Alsace-Lorraine, depuis 1923, les six grandes compagnies concessionnaires de l'Etat, la Grande et la Petite Ceintures.

Section I. — Le mouvement des marchandises transportées.

§ I. — *Mouvement des marchandises transportées à toute distance.*

(*Nombre de tonnes*)

Tonnage total

1913	217.329.419
1923	283.643.814
1924	325.144.519
1925	320.507.612
1926	342.345.849
1927	322.387.730
1928	342.295.416

Transports commerciaux

Grande vitesse

1913	5.120.014
1923	6.977.600
1924	7.576.071
1925	7.706.578
1926	7.610.521
1927	8.128.964
1928	8.348.256

Petite vitesse

1913	198.030.980
1919	113.628.000
1920	160.465.000
1921	230.977.000
1922	239.780.000
1923	259.970.434

1924	296.823.088
1925	292.528.302
1926	312.294.490
1927	290.070.751
1928	310.835.465

Accessoires

1928	5.623.349

Service (Grande et petite vitesse)

1913	14.178.425
1923	16.695.780
1924	20.745.360
1925	20.272.732
1926	22.240.843
1927	24.188.015
1928	23.111.695

La statistique du nombre total de tonnes transportées à toute distance fait ressortir un accroissement du trafic, par rapport à 1913, pour tous les exercices de 1923 à 1928. Une progression importante a lieu de 1923 à 1926, avec une légère régression en 1925. L'année 1924 dépasse la précédente de 41.500.000 tonnes. 1925 est en diminution de 4.600.000 tonnes sur 1924. L'année 1926 atteint le maximum, avec une augmentation de 21.800.000 tonnes. L'année 1927 ne dépasse 1925 que de 1.880.000 tonnes ; après ce fléchissement, l'année 1928 remonte presque au niveau record de 1926, qui ne lui est supérieure que de 50.000 tonnes.

Par rapport à l'exercice 1913, les pourcentages

d'augmentation du nombre total de tonnes sont les suivants :

1923	30,51 %
1924	49,61 %
1925	47,48 %
1926	57,53 %
1927	48,34 %
1928	57,50 %

Par rapport à l'exercice 1923 (1), les pourcentages sont aussi tous en augmentation :

1924	14,63 %
1925	12,99 %
1926	30,69 %
1927	13,66 %
1928	20,68 %

Malgré le fléchissement des années 1925 et 1927, on ne peut donc parler d'une crise du tonnage global des marchandises transportées. L'année 1928 n'est inférieure à l'année record 1926, très légèrement d'ailleurs, que par suite de la diminution des transports en service. Elle la dépasse, si on totalise seulement les transports commerciaux.

Pour les transports commerciaux par grande vitesse, un ralentissement se constate dans la progression, en 1925, suivi d'un léger fléchissement en 1926 ; mais la reprise se manifeste importante en 1927 et en 1928. Tous les chiffres, depuis 1923, dépassent ceux de 1913. L'augmentation atteint

(1) Année d'incorporation du réseau d'Alsace-Lorraine.

600.000 tonnes de 1923 à 1924 ; elle est de 130.500 l'année suivante ; en 1926, la régression est de 96.000 tonnes seulement. L'année 1927 est supérieure à toutes les années antérieures, avec une augmentation de 518.400 tonnes sur 1926, et l'exercice 1928 la dépasse encore de 219.000 tonnes.

Par rapport à 1913, les augmentations de transports commerciaux en grande vitesse atteignent les pourcentages suivants :

1923	36.28 %
1924	47.93 %
1925	50.51 %
1926	48.44 %
1927	58.76 %
1928	63.05 %

et par rapport à 1923 :

1924	8.58 %
1925	10.47 %
1926	9.07 %
1927	16.49 %
1928	19.78 %

Pour les transports commerciaux en petite vitesse, tous les exercices, depuis 1921, dépassent en nombre de tonnes à toute distance le total de 1913. La progression se continue jusqu'en 1926. L'exercice 1927 est en légère régression, mais l'année 1928 est supérieure à toutes les précédentes. Sur l'année 1923, l'année 1924 est en augmentation de 36.850.000 tonnes, 1925 perd 4.300.000 tonnes, mais 1926 en gagne 19.760.000. L'année 1927

est inférieure de 2.450.000 tonnes à 1926, mais l'année suivante les regagne et au-delà, avec un accroissement de 20.760.000 tonnes.

Pour cette catégorie, l'avance sur 1913 s'exprime par les pourcentages que voici :

1923	31.28 %
1924	49.89 %
1925	47.72 %
1926	57.70 %
1927	46.48 %
1928	64.67 %

Et sur 1923, par les pourcentages suivants :

1924	14.17 %
1925	12.52 %
1926	20.12 %
1927	11.57 %
1928	23.40 %

Enfin les transports pour service, en grande et petite vitesses réunies, marquent une progression régulière jusqu'en 1927. L'année 1923 dépasse l'année 1913 de 2.513.000 tonnes ; en 1924, l'augmentation sur 1923 est de 4 millions de tonnes ; 1925 est légèrement inférieur de 473.000 tonnes ; 1926 augmente de 2.166.000 tonnes et 1927 de 1.747.000 tonnes ; 1928 est en régression de 1.076.000 tonnes sur 1927, mais reste au-dessus de 1926.

Sur l'année 1923, les augmentations des années

ultérieures se traduisent par les pourcentages suivants :

1924	24.25 %
1925	21.41 %
1926	34.40 %
1927	44.86 %
1928	38.41 %

Le tableau suivant indique la répartition, en pourcentages, du nombre de tonnes à toute distance entre la grande vitesse, la petite vitesse et les transports en service. Les proportions ne subissent pas, suivant les années, de changements bien considérables. La petite vitesse représente de beaucoup, en tonnage à toute distance, comme en tonnage kilométrique, la partie la plus importante du trafic des marchandises, 90 à 92 %. C'est une constatation importante à faire, quand on envisage la lutte de l'automobile contre le rail en matière de transport de marchandises.

Pourcentages du nombre de tonnes transportées à toute distance

	GRANDE VITESSE	PETITE VITESSE	SERVICE
1921	2.4	90.6	7.0
1922	2.4	92.2	5.4
1923	2.4	91.8	5.8
1924	2.3	91.4	6.3
1925	2.3	91.5	6.2
1926	2.2	91.4	6.3
1927	2.5	90.2	7.3
1928	2.4	90.9	6.7
1928 à 1 km.....	3.0	91.6	5.4

§ 2. — *Mouvement des marchandises (Petite vitesse) à toute distance, par catégories* (1)

Quant aux catégories de marchandises transportées à toute distance, en petite vitesse (2), on constate, en 1926 et 1927, une augmentation du nombre de tonnes sur 1913, dans toutes les catégories, sauf pour les boissons, où 1927 est en régression sur 1913 de 230.000 tonnes. De 1926 à 1927, il y a augmentation : pour les denrées alimentaires (1.252.000 tonnes), les matières premières et objets manufacturés (4.766.000 tonnes), les voitures, chevaux et bestiaux (282.000 tonnes) (3). Il y a diminution : pour les céréales et farines (1.142.000 tonnes), les boissons, vinaigres et esprits (2.803.000 tonnes), les fontes, fers et métaux (3.438.000 tonnes), les matériaux de construction (5.138.000 tonnes), les engrais et amendements (191.000 tonnes), les combustibles minéraux (8.512.000 tonnes), les marchandises diverses (9.323.000 tonnes). Mais l'année 1927 a été une année déficitaire dans son ensemble, pour les voyageurs comme pour les marchandises, et les tonnages de ces catégories diverses marquent une ascension en 1928, où le mouvement général du trafic s'est développé pour la petite vitesse, comme pour la grande vitesse et pour le nombre des voya-

---

(1) Voir le tableau page 51.

(2) Les statistiques ne comprennent pas, sur ce point, la Grande et la Petite Ceintures.

(3) Après conversion des têtes en tonnes.

geurs. Toutes les catégories sont en augmentation de tonnage par rapport à 1913 et à 1927. L'augmentation sur 1927 atteint :

398.000 tonnes pour les céréales et farines ;

99.900 tonnes pour les boissons, vinaigres et esprits ;

755.200 tonnes pour l'épicerie et les denrées alimentaires et coloniales ;

3.503.400 tonnes pour les fontes, fers et métaux ;

1.770.900 tonnes pour les matériaux de construction ;

1.468.700 tonnes pour les engrais et amendements ;

4.237.600 tonnes pour la houille, le coke et les autres combustibles minéraux ;

1.964.800 tonnes pour les marchandises diverses ;

755.300 tonnes pour les voitures, chevaux, mules, mulets et bestiaux.

Par rapport à l'année 1926, il y a augmentation de :

2.007.200 tonnes pour l'épicerie et les denrées alimentaires ;

66.000 tonnes pour les fontes, fers et métaux ;

1.277.700 tonnes pour les engrais et amendements ;

1.673.300 tonnes pour les voitures, chevaux, mules et bestiaux.

La diminution en 1928, par rapport à 1926, porte sur les éléments suivants :

743.200 tonnes pour les céréales et farines ;

2.775.200 tonnes pour les vins, vinaigres, esprits, boissons ;

9.367.100 tonnes pour les matériaux de construction ;

4.274.000 tonnes pour la houille, le coke et autres combustibles minéraux ;

7.357.200 tonnes pour les marchandises diverses.

Si nous considérons exclusivement les marchandises lourdes, métaux, voitures et animaux, matériaux de construction, combustibles minéraux, l'exercice 1928 est en progression sur 1927, mais sur 1926, la diminution sur certains postes (13.641.500 tonnes) est supérieure à l'augmentation (1.703.300 tonnes) sur les autres.

MARCHANDISES TRANSPORTÉES (Petite Vitesse)

(sans les Ceintures) PAR CATÉGORIES, A TOUTE DISTANCE

(en milliers de tonnes)

	Céréales et farines	Vins, esprits, vinaigres, boissons	Epicerie, denrées alimentaires et coloniales	Fontes, fers, métaux	Matières prem. et objets manufacturés	Matériaux de construction	Engrais et amendements	Houille, coke autres combustibles minéraux	Marchandises diverses	Voitures Chevaux Mulets	TOTAUX
1913	13.637	9.199	9.021	18.808	30.904	32.112	9.951	56.109	28.278	3.136	211.155
1926	16.766	11.772	8.131	32.294	33.945	49.703	13.690	81.494	46.829	4.586	229.210
1927	15.624	8.969	9.383	28.856	37.711	44.565	13.499	72.982	37.506	4.868	273.962
1928	16.022	8.996,8	10.138,2	32.360,6		46.335,9	14.967,7	77.219,6	39.471,8	5.623,3	287.858,5

Minerais (1928) : 41.373,6

§ 3. — *Mouvement des marchandises transportées à un kilomètre.*

Tous les grands réseaux dressent la statistique du nombre et des recettes des voyageurs à un kilomètre comme à distance entière. Au contraire, des statistiques analogues sont tenues seulement par certains réseaux, en ce qui concerne les marchandises transportées en grande vitesse à un kilomètre. La statistique fait défaut pour l'Etat, l'Alsace-Lorraine, le P. O. et le P. L. M.

Par contre, tous les réseaux fournissent des statistiques des recettes et des tonnages, à un kilomètre et à distance entière, pour les transports en petite vitesse.

Nombre de tonnes transportées à un kilomètre.

1913	25.108.156.876
1919	21.186.000.000
1920	26.539.000.000
1921	27.065.000.000
1922	29.755.000.000
1923	34.682.732.605
1924	38.787.230.567
1925	38.675.959.280
1926	42.293.807.596
1927	38.213.495.857
1928	40.788.033.576
1929	44.015.000.000

Service.

1913	»
1923	1.979.718.364

1924	2.110.812.362
1925	2.057.692.998
1926	2.128.692.882
1927	2.526.133.962
1928	2.434.188.208

Par kilomètre de train marchandises
(Petie vitesse seulement)

1913	140
1923	229.30
1924	243
1925	240
1926	246.6
1927	264.1
1928	232.6 (1)

Pour le nombre de tonnes de transports commerciaux transportées en petite vitesse à un kilomètre, les statistiques font ressortir, jusqu'en 1926, une progression constante, avec un très léger fléchissement en 1925 ; la diminution est importante en 1927 et l'exercice 1928 ne la comble qu'en partie. Tous les exercices, depuis 1920, sont en progression sur 1913 pour le tonnage kilométrique. L'année 1923 dépasse 1913 de 9.574 millions de tonnes kilométriques. En 1924, nouvelle augmentation de 4.104 millions ; en 1925, légère diminution de 88 millions ; en 1926, augmentation de 3.628 millions ; en 1927, chute de 3.920 millions ; l'exercice 1928, avec une augmentation de 2.574,5 millions

(1) Grande et petite vitesses.

de tonnes kilométriques, dépasse le niveau de 1925, mais reste inférieur de 1.500 millions à 1926. L'exercice 1929 dépasse de 1.700 millions l'année 1926 et atteint le maximum.

Par rapport à 1913, les pourcentages d'augmentation du nombre de tonnes transportées à un kilomètre en petite vitesse sont les suivants :

1923	38.13 %
1924	54.49 %
1925	54.05 %
1926	68.46 %
1927	52.21 %
1928	62.47 %
1929	76.00 %

Mentionnons seulement l'augmentation, depuis 1923, des transports en service, grande et petite vitesse réunies, moins intéressants pour notre étude que les transports commerciaux. Tous les exercices postérieurs à 1928 le dépassent ici en tonnage kilométrique. L'augmentation est surtout marquée en 1927 et en 1928. Dans ce dernier exercice, malgré un fléchissement de 92 millions sur 1927, elle dépasse 455 millions sur l'année 1923.

Les tableaux ci-dessous indiquent le parcours moyen d'une tonne en kilomètres pour l'ensemble du trafic en petite vitesse et pour les transports commerciaux.

PARCOURS MOYEN D'UNE TONNE

(*Petite vitesse seulement*)

(En kilom.)

	ENSEMBLE DU TRAFIC	TRANSPORTS COMMERCIAUX
1913	»	21.4
1921	»	129.6
1922	121.4	»
1923	130.3	131.1
1924	126.4	128.1
1925	127.8	129.6
1926	130.1	132.6
1927	126.8	128.6
1928	130.1	131.9

Les oscillations sont fort diverses. On peut, cependant, les résumer ainsi : les années 1924, 1925 et 1927 sont les plus faibles, et sensiblement au même niveau : les années 1923, 1926 et 1928 sont les plus élevées, et donnent à peu près les mêmes résultats. S'il n'y a pas augmentation des distances parcourues en petite vitesse, on ne peut pas non plus conclure, de ces tableaux, à leur diminution.

§ 4. — *Mouvement des marchandises transportées à distance entière.*

Le nombre total des marchandises transportées à distance entière, en petite vitesse seulement, figure dans les tableaux suivants, d'une part pour l'ensemble du trafic, service compris, puis pour les transports commerciaux seulement. Rappelons que ces chiffres sont obtenus en divisant le nombre

total de tonnes kilométriques par les longueurs moyennes exploitées.

Nombre total des marchandises transportées à distance entière.

(en tonnes).

	ENSEMBLE DU TRAFIC	TRANSPORTS COMMERCIAUX
1913	632.402	»
1921	636.594	»
1922	741.960	»
1923	882.103	815.619
1924	960.640	911.128
1925	956.024	907.808
1926	1.031.940	982.629
1927	946.129	887.647
1928	1.065.393	1.007.197

Pour l'ensemble du trafic, l'augmentation est constante jusqu'en 1926 ; après un fléchissement en 1927, le chiffre de 1928 est le chiffre maximum.

Les pourcentages d'augmentation depuis 1913 sont les suivants :

1923	36.32
1924	51.90
1925	51.17
1926	63.17
1927	49.60
1928	68.46

Ces pourcentages sont voisins de ceux du tonnage kilométrique, puisqu'ils sont le quotient de ce tonnage par la longueur moyenne des lignes exploi-

tées, qui a peu varié, sauf l'adjonction du réseau d'Alsace-Lorraine en 1923.

Section II. — Les recettes des transports de marchandises.

L'étude des recettes du trafic des marchandises va confirmer, dans l'ensemble, l'impression de progression que nous a donnée l'examen du mouvement des tonnes transportées. Nous distinguerons ici la grande vitesse et la petite vitesse.

§ 1. — *Les recettes de la grande vitesse.*

Les recettes brutes du transport des marchandises en grande vitesse ne font pas ressortir, comme pour les recettes voyageurs, une stagnation dans les derniers exercices. L'augmentation est à peu près régulière depuis 1923 jusqu'en 1928.

Recettes totales

	AVEC MAJORATIONS	SANS MAJORATIONS
1913	234.894.379	
1923	862.842.265	
1924	1.010.925.324	
1925	1.154.933.397	
1926	1.560.518.718	481.762.348
1927	1.737.938.226	465.692.250
1928	1.939.214.000	473.111.759
1929	1.981.000.000	

Bagages

1913	24.440.718
1923	67.921.439
1924	75.198.361

1925	88.251.569
1926	103.591.939
1927	104.359.702
1928	109.854.693

Bagages

(Excédents)

1913	»
1923	16.865.625
1924	18.393.489
1925	20.169.671
1926	22.880.954
1927	36.249.406
1928	39.376.413

Messageries

1913	127.312.008
1923	213.690.610
1924	254.199.184
1925	285.734.667
1926	373.170.312
1927	368.234.474
1928	447.516.728

Denrées (marée, lait, etc.)

1913	»
1923	373.945.363
1924	440.416.743
1925	488.475.015
1926	636.807.102
1927	756.076.006
1928	792.468.800

Colis postaux (1)

1913	55.718.812
1923	109.428.875
1924	122.696.908
1925	144.604.047
1926	254.571.331
1927	305.461.659
1928	352.080.942

Recettes diverses

1913	27.338.841
1923	97.855.978
1924	118.868.628
1925	147.868.099
1926	192.378.034
1927	203.776.385
1928	»

Pour les recettes totales, tous les exercices, même 1927, sont en progression régulière. De 1913 à 1923, elles augmentent de 628 millions de francs; de 1923 à 1924, la plus-value est de 148 millions ; en 1925, de 144 millions. L'exercice 1926 dépasse le précédent de 405,5 millions ; en 1927, nouvelle avance de 137 millions. suivie d'une autre de 201 millions en 1928, et d'une légère de 41 millions en 1929.

Comparées aux recettes totales de la grande

(1) En Alsace-Lorraine, ce service est assuré par l'Administration des Postes.

vitesse en 1913, les recettes depuis 1923 comportent les pourcentages suivants d'augmentations :

1923	267.32 %
1924	330.36 %
1925	391.67 %
1926	564.37 %
1927	639.86 %
1928	726.55 %
1929	743.00 %

Mais, ici encore, les recettes totales sont le produit de tarifs qui ont subi des majorations successives et cumulatives : 25 % à partir du 15 Avril 1918 ; 115 % à partir du 23 Février 1920 ; 30 % à compter du 10 Mars 1924 ; 20 % à partir du 1er Janvier, et 10 % du 16 Mars 1925 ; en 1926, 30 % du 1er Janvier ; 20 % du 1er Mai ; 70 % du 16 Août ; enfin, 50 % du 1er Mars 1928. Les deux majorations de 1925 ne sont pas appliquées aux denrées et aux journaux.

Pour dégager le mouvement réel des recettes, il est donc nécessaire, comme nous l'avons fait pour les recettes du trafic voyageurs, de ramener les recettes totales au rendement qui aurait été obtenu par l'application d'un tarif uniforme, en leur appliquant des coefficients de réduction correspondant aux majorations successives des tarifs.

En appliquant la méthode de conversion déjà adoptée pour les recettes voyageurs (1), nous obte-

(1) Les statistiques annuelles n'indiquent les recettes totales grande vitesse sans majorations qu'à partir de l'exercice 1926.

nons pour le transport des marchandises en grande vitesse les recettes totales suivantes, sans majorations :

	RECETTES TOTALES SANS MAJORATIONS
1913	234.894.379
1923	359.517.610
1924	383.517.194
1925	404.627.772
1926	481.762.348
1927	465.692.250
1928	473.111.759

Les recettes totales augmentent sur tous les exercices par rapport à 1913. L'exercice 1926 atteint le point culminant et les exercices suivants sont en légère dépression, moindre en 1928.

Par rapport à l'exercice 1913, les pourcentages d'augmentation sont les suivants :

1913	53,10 %
1924	63 %
1925	72,2 %
1926	105.1 %
1927	98.2 %
1928	101.4 %

Parmi les catégories de marchandises en grande vitesse, l'examen des recettes des denrées (marée, lait, etc.) est intéressant, car la lutte de l'automobile contre le rail est très vive sur certains éléments de cette partie du trafic en grande vitesse. Or, les recettes sont ici en progression, tant les recettes

avec majorations que les recettes sans majorations. Depuis 1925, les denrées bénéficient d'un tarif moins élevé, n'ayant pas subi les majorations de 20 et de 10 % appliquées en 1925. Toutefois, l'exercice 1928 accuse une moins-value d'une dizaine de millions sur 1927, et est inférieur de 6 millions à l'exercice 1926.

La progression des recettes sans majorations est indiquée par les chiffres suivants :

1923	155.810.567
1924	167.081.677
1925	180.916.672
1926	190.030.109
1927	193.865.642
1928	183.957.539

§ 2. — *Les recettes de la petite vitesse.*

Les transports en petite vitesse constituent, nous l'avons vu, de beaucoup la portion la plus importante de l'activité des réseaux de chemins de fer. Dans l'ensemble du trafic marchandises, le tonnage de la petite vitesse représente environ 90 %. Aussi les recettes de cette partie du trafic forment-elles un élément essentiel dans les résultats financiers de l'exploitation commerciale des grands réseaux.

Recettes marchandises (petite vitesse)

	RECETTES TOTALES AVEC MAJORATIONS	SANS MAJORATIONS
1913	1.113.280.391	1.113.285.391
1921	»	1.707.381.296

	RECETTES TOTALES AVEC MAJORATIONS	SANS MAJORATIONS
1922	»	1.837.289.546
1923	4.637.506.130	1.954.386.728
1924	5.528.744.847	2.115.007.096
1925	6.411.737.152	2.196.092.418
1926	8.521.318.252	2.354.991.735
1927	8.485.292.206	2.064.019.681
1928	9.912.265.000	2.150.680.000
1929	10.445.000.000	»

Les recettes totales de la petite vitesse ont passé de 1913 à 1929 de 1.173 millions de francs à près de 10 milliards et demi, soit neuf fois plus. La progression est régulière depuis 1923, sauf une légère régression en 1927. L'augmentation atteint 891 millions en 1924, 883 millions en 1925, 2.109 millions et demi en 1926. Le fléchissement ne dépasse pas 36 millions en 1927, et les exercices 1928 et 1929 relèvent les recettes à des chiffres supérieurs, avec une augmentation de 1.437 millions, puis de 533 millions.

Mais ici encore, comme pour les recettes voyageurs et grande vitesse, pour obtenir une comparaison exacte des résultats réels des exercices, il est indispensable de tenir compte des majorations subies par les tarifs depuis la guerre. Elles ont été les mêmes pour la grande et pour la petite vitesses.

De plus, la refonte de la tarification multiple d'avant-guerre, et la substitution de barêmes unifiés, à base kilométrique commune à tous les grands réseaux, aux anciens tarifs, constitués essen-

tiellement par des prix fermes et des barêmes particuliers à chaque région, ont eu pour résultat de majorer les anciens tarifs de petite vitesse de 50 % en moyenne.

L'application des coefficients de réduction au tarif de 1913 fait ressortir une progression constante des recettes sans majorations jusqu'en 1926. L'année 1928 se relève de 86,6 millions, mais reste au-dessous de 1925 et 1926.

Pour les marchandises à la tonne, qui forment l'élément prépondérant des transports en petite vitesse (9 milliards et demi en 1928, sur 9.912 milliards de recettes totales), les fluctuations des recettes avec majorations sont sensiblement parallèles à celles des recettes totales. Elles marquent une progression constante, sauf un léger fléchissement de 45 millions en 1927. L'exercice 1928 est de neuf fois supérieur à l'exercice 1913.

L'application des coefficients de réduction donne les recettes sans majorations qui suivent :

1913	1.058.081.908
1923	1.844.100.000
1924	1.996.200.000
1925	2.057.800.000
1926	2.215.000.000
1927	1.937.000.000
1928	2.058.500.000

La progression des recettes est régulière de 1923 à 1926. L'exercice 1927 accuse une moins-value de 278 millions ; 1918 la rattrape en partie, avec une

plus-value de 21,5 millions. Il est inférieur à 1926 de 156,5 millions, mais légèrement supérieur à 1925.

La différence entre les recettes totales et les recettes de marchandises à la tonne constitue les recettes accessoires, c'est-à-dire celles du transport des voitures et bestiaux taxés par pièce ou par tête. La statistique des recettes pour bestiaux ne comprend pas le réseau d'Alsace-Lorraine et, comme les tarifs sont ici assez compliqués, il faut nous contenter des recettes avec majorations. Elles marquent une augmentation, même sur l'exercice 1927, ordinairement en moins-value pour toutes les catégories de recettes.

Les tableaux qui suivent indiquent, pour la petite vitesse, le produit moyen d'une tonne (accessoires non compris), à toute distance et par kilomètre parcouru, ainsi que les recettes par kilomètre de train moyen ayant transporté des marchandises. Ces tableaux font ressortir une augmentation régulière à ces derniers points de vue, mais il ne faut pas perdre de vue qu'ils sont établis d'après les recettes obtenues par l'application de tarifs majorés.

Recettes marchandises (petite vitesse) par kilomètre de train moyen ayant transporté des marchandises.

	MARCHANDISES A LA TONNE	ACCESSOIRES	TOTALES
1913	5.76	0.30	6.06
1923	27.66	1.32	28.98
1924	31.39	1.52	32.91

	MARCHANDISES A LA TONNE	ACCESSOIRES	TOTALES
1925	38.03	1.74	39.77
1926	47.77	1.97	49.74
1927	54.93	2.34	57.27
1928	61.99	2.67	61.66

Produit moyen d'une tonne de marchandises (petite vitesse) sans tenir compte des accessoires

A toute distance :

1913	5.26
1923	17.02
1924	17.76
1925	20.95
1926	26.25
1927	28.49
1928	31.09

Par kilomètre parcouru :

1913	4.10
1923	12.76
1924	13.60
1925	15.85
1926	19.30
1927	21.62
1928	23.69
1929	23.73

Conclusion Générale
sur l'évolution du Trafic des Chemins de Fer

L'examen minutieux des statistiques des grands réseaux de chemins de fer nous a permis de retracer, dans leur ensemble et dans leurs détails, les mouvements de leur trafic et des produits du trafic en recettes. Des conclusions se dégagent de l'étude de ces faits. Elles peuvent se résumer dans les propositions suivantes.

Tout d'abord, depuis 1923, le trafic des grands réseaux est de beaucoup supérieur à celui d'avant la guerre. Cette constatation ressort de tous les tableaux statistiques que nous avons présentés. Un seul accuse une diminution sur les chiffres de 1913 : c'est le nombre des voyageurs de 2e classe en 1927 et en 1928. Sous cette réserve, le développement du trafic se manifeste aussi bien dans les recettes globales de l'exploitation que dans les recettes, avec ou sans majorations, du trafic des voyageurs, des marchandises en grande ou en petite vitesses. Il apparaît dans les recettes globales comme dans les recettes par catégories de classes ou de marchandises. Il se montre enfin dans le mouvement des voyageurs ou des marchandises transportées, apprécié dans son ensemble ou réparti entre les diverses catégories de classe ou de nature de marchandises. Ce développement du trafic, comparé au trafic d'avant la guerre, n'est pas d'une

importance médiocre. En recettes avec majorations, il s'exprime en nombres huit fois supérieurs à ceux de 1913 pour les voyageurs, neuf fois plus élevés pour les marchandises. L'augmentation est considérable encore pour les éléments réellement comparables : mouvement des voyageurs ou des marchandises ; recettes calculées sans majorations sur les tarifs d'avant-guerre.

Cette observation suffit à marquer le rôle prépondérant des chemins de fer dans l'ensemble des moyens de transport. Ils occupent, et de très loin, la première place et, quelque concurrence que prétendent leur faire les automobiles, leur trafic ne saurait soutenir la comparaison avec les 767 milions de voyageurs et les 28 milliards de voyageurs kilométriques, ni surtout avec les 342 millions de tonnes de marchandises et les 44 milliards de tonnes kilométriques transportés en une année sur la voie ferrée. Si la route est appelée un jour à tuer le rail, on peut affirmer, statistiques en mains, que ce jour n'est pas près de luire.

Une seconde observation est, il est vrai, défavorable aux chemins de fer. Tandis que la circulation automobile se développe énormément depuis quelques années, le trafic ferroviaire semble avoir atteint son point culminant vers les années 1925 à 1926. Dès cette époque, nous avons constaté une certaine stagnation, surtout pour le transport des voyageurs. L'année 1927 a été déficitaire à peu près sur tous les points et l'exercice 1928 n'en a qu'en partie réparé les pertes. Ses résultats sont

généralement inférieurs à ceux de l'exercice 1926, qui a été, dans l'ensemble, un exercice record. L'exercice 1929 accuse cependant des plus-values sur 1928.

Le ralentissement dans la progression, puis l'arrêt de la progression et le recul de l'exercice 1927, ont éveillé l'attention des économistes et des dirigeants des grands réseaux. C'est surtout à partir de 1927 et de 1928 que des mesures ont été étudiées et prises pour enrayer cette tendance à la régression et susciter un nouvel essor du trafic.

Les préoccupations se sont principalement tournées vers le trafic des voyageurs, qui se montre assez stagnant depuis 1921, avec des alternatives d'augmentation et de diminution, et dont les recettes sans majorations ont subi une atteinte en 1928 et surtout en 1927. Les premières et les secondes classes sont les plus touchées, quant aux recettes et quant au nombre de voyageurs, tandis que le mouvement et les recettes progressent pour la 3e classe.

Le trafic marchandises est moins atteint. Le tonnage total, après une légère baisse en 1925, a atteint son maximum en 1926. S'il a fléchi en 1927, l'exercice 1928 n'a manqué que de très peu le tonnage record de 1926. Le tonnage de la petite vitesse a passé par les mêmes fluctuations. Quant aux transports commerciaux à grande vitesse, après une légère régression en 1926, la progression s'est poursuivie en 1927, et l'exercice 1928 a réalisé un tonnage supérieur à celui de tous les exercices antérieurs.

Si l'on répartit les marchandises transportées par catégories, le mouvement du tonnage en petite vitesse a progressé de 1926 à 1928 pour l'épicerie et les denrées alimentaires, pour les matières premières et objets manufacturés et surtout pour les voitures, chevaux et bestiaux. Si l'exercice 1927 a été déficitaire pour les autres catégories de la petite vitesse, l'année 1928 a rattrapé et dépassé l'année 1926 pour les fontes et métaux et les engrais. Supérieurs à ceux de 1927, les tonnages ont été inférieurs à ceux de 1926 pour : les céréales et farines, les boissons, les matériaux de construction, les combustibles minéraux et les marchandises diverses.

En grande vitesse, où les statistiques n'indiquent pas le tonnage par catégories, les recettes sans majorations ont augmenté jusqu'en 1927, diminué en 1928.

Les recettes totales de la grande et de la petite vitesses ont faibli après 1926, année record, et l'exercice 1928 n'a pu regagner complètement le terrain perdu en 1927.

Les tendances des dernières années peuvent se résumer ainsi : l'année 1926 atteint le maximum des recettes voyageurs et marchandises. Après cet exercice, point culminant du trafic, 1927 a été une année médiocre. L'année 1928 en a réparé les pertes dans une mesure incomplète, mais a connu des résultats ordinairement supérieurs à ceux de 1925 et qu'a encore dépassés l'exercice 1929.

L'orientation du trafic est la suivante : on tend

à moins voyager par chemin de fer en 1re classe et en 2e classe, mais on voyage davantage en 3e classe, et les distances parcourues paraissent augmenter.

Pour le trafic marchandises, le tonnage total se maintient en petite vitesse et continue à augmenter en grande vitesse. Le transport des denrées en grande vitesse a connu son premier ralentissement en 1928. Pour les marchandises lourdes ou encombrantes, en petite vitesse, la diminution du tonnage n'affecte que certains articles, et l'ensemble est en progrès.

Les résultats, condensés dans les observations qui précèdent, de l'évolution des transports par voie ferrée, commandent la vigilance des dirigeants des réseaux, en vue d'enrayer le ralentissement du trafic. Mais ils ne doivent pas conduire à un pessimisme découragé, qui affirmerait péremptoirement la condamnation du rail par la route. Ils ne font nullement présager la victoire définitive de l'automobile sur le chemin de fer, même à longue échéance.

Il faut bien se garder, d'ailleurs, de voir, dans la stagnation de la circulation par fer l'œuvre exclusive de l'automobile. Il est trop facile de mettre en regard la diminution des transports par chemin de fer et l'accroissement de la circulation automobile, et de conclure : c'est l'automobile qui s'est emparée du trafic que les chemins de fer ont perdu.

D'une part, en effet, il est à peu près impossible d'apprécier l'importance du trafic automobile. Les

services de transports en commun sur routes ne publient pas de statistiques du nombre des voyageurs et du tonnage des marchandises transportés. Les automobiles particulières échappent à tout contrôle statistique du nombre des personnes ou du poids des objets véhiculés, comme des distances parcourues.

D'autre part, il n'existe aucun rapport précis, mesurable, entre la diminution du trafic par voie ferrée et l'augmentation de la circulation automobile. Celle-ci exerce une influence non douteuse sur les mouvements des transports par rail ; mais quelle en est la mesure et la portée ? Il est impossible de l'apprécier avec précision.

Les mouvements des voyageurs et du tonnage des marchandises sont, en effet, des faits économiques complexes, soumis à des causes variées, dont le rôle respectif peut être signalé, mais non mathématiquement déterminé. Leur évolution dépend de bien d'autres facteurs que la concurrence des automobiles, et ces facteurs, qui agissent en même temps sur tous les moyens de locomotion, exercent une influence beaucoup plus décisive sur le trafic des chemins de fer, en raison même du fait qu'ils assurent le transport de l'immense majorité des voyageurs et surtout des marchandises.

Les transports sont d'abord vivement impressionnés par la situation monétaire. La dépréciation du franc a stimulé le commerce et l'industrie, a donné à la consommation un coup de fouet, grâce

à l'illusion d'une richesse plus grande, créée par l'augmentation de la circulation fiduciaire, par la hausse nominale des profits, des salaires et des traitements. L'instabilité monétaire a détruit l'esprit d'épargne et favorisé l'esprit de dépense, ainsi que les investissements en biens réels, le gonflement des stocks industriels et commerciaux. La hausse du change a constitué une véritable prime à l'exportation et attiré les capitaux et les touristes étrangers en France.

L'influence de toutes ces conséquences de la dépréciation monétaire a été patente sur les transports. L'année 1926, si incertaine au point de vue de l'unité monétaire nationale et de la situation financière, a battu tous les records, tant en recettes qu'en mouvement du trafic voyageurs et marchandises. Elle a même atteint le maximum pour les voyages en première classe et en places de luxe, grâce à l'appoint inusité des visiteurs des pays à change apprécié.

Il n'est pas surprenant que la stabilisation de fait du franc, commencée en décembre 1926, ait lourdement réagi sur le trafic des chemins de fer dans l'exercice 1927, qui marque un recul général sur 1926 et même sur 1925. La fièvre de dépense et de spéculation est tombée; les entreprises ont fait le calcul de leurs pertes, dissimulées par une comptabilité en francs dépréciés ; elles ont difficilement réajusté leur économie à la stabilisation et dégagé leurs investissements exagérés. L'esprit d'épargne, de resserrement a gagné l'industrie, le commerce,

l'ensemble des consommateurs et la stabilisation a supprimé la prime du change aux exportations et à l'afflux des étrangers.

L'effort d'adaptation réalisé en 1927 a porté ses fruits en 1928 : avec la stabilisation prolongée, puis consacrée par la loi, la situation économique et monétaire s'est éclaircie et régularisée. Les profits, les salaires et les traitements se sont progressivement ajustés à la dépréciation du franc, et le salaire nominal, en tendant à se stabiliser au niveau du nouveau franc, s'est transformé en un salaire réel plus stable. Cette amélioration de la situation économique générale, déterminée par la stabilité du franc et des finances publiques, a exercé ses réprecussions sur les transports. Nous avons constaté en 1928, dans presque tous les postes du trafic, une sérieuse amélioration sur les résultats de l'exercice 1927.

Bien d'autres causes, économiques, politiques même, impressionnent le trafic des voyageurs ou des marchandises, ou certaines catégories, ou certains réseaux. La reconstitution des régions libérées a déterminé sur les lignes des Compagnies du Nord et de l'Est un mouvement exceptionnel de réfugiés de retour dans leur petite patrie, d'ouvriers, de matériaux destinés à la reconstruction des usines, des bâtiments publics, des maisons, à la reconstitution de l'outillage et des stocks industriels. A mesure que l'œuvre de restauration s'est achevée, le nombre des voyageurs, le tonnage des marchandises, les recettes d'exploitation s'en sont ressentis sur ces

deux réseaux. Il faut notamment expliquer par cette considération la diminution du tonnage général des matériaux de construction en 1928.

Mentionnons encore, sans y insister, d'autres causes qui agissent sur le trafic des voies ferrées. L'occupation de la Ruhr et de la Rhénanie a créé sur les lignes du réseau de l'Est et du Nord un mouvement exceptionnel de transports militaires de troupes françaises et britanniques. Les transports de céréales, de denrées alimentaires, de bestiaux, de boissons sont soumis aux fluctuations de la production agricole et viticole. Les mesures douanières agissent sur les transports, par leurs répercussions sur les entrées, sur les sorties, sur le transit des marchandises. Enfin, le développement du chômage en Angleterre, la politique travailliste de larges secours aux chômeurs a favorisé la venue en France d'un grand nombre d'entre eux.

Ce tableau succinct suffit à montrer combien les transports sont impressionnables et quelle diversité de conjonctures influent sur leurs mouvements, dans une mesure sans cesse changeante et d'ailleurs impossible à répartir entre ces causes variées.

Les statistiques hebdomadaires publiés au *Journal Officiel* marquent nettement, en 1930, les répercussions de la crise économique sur l'évolution du trafic ferroviaire.

Voici les recettes comparées des exercices 1929 et 1930 pour les sept grands réseaux (1).

---

(1) *Information* du 6 Janvier 1931, pour les cinquante premières semaines des exercices.

	1930	1929	Différ.
	(en 1.000 fr.)		%
Etat	2.122.883	2.109.986	+ 0,14
Lyon.....	4.129.840	4.136.810	— 0,17
Nord.....	2.405.567	2.453.873	— 1,95
Orléans.....	2.003.174	1.971.777	+ 1,53
Est.....	2.146.573	2.200.742	— 2,46
Midi.....	918.749	931.053	— 1,86
Alsace-Lorraine	1.083.625	1.134.605	— 4,49
Total.....	14.810.411	14.938.246	— 1,03

Les réseaux les plus profondément atteints sont ceux qui desservent les zones industrielles : Nord, Est, Alsace et Lorraine.

Le recul est d'ailleurs très faible : de 1,03 % pour l'ensemble des réseaux, et de 4,49 % pour la compagnie la plus favorisée ; il témoigne de la résistance qu'a offerte l'économie française aux menaces de crise.

Cependant, pour l'ensemble des sept grands réseaux, le recul des recettes a été s'aggravant au cours de l'année. Les recettes brutes des compagnies étaient en progrès sur l'année correspondante, de 7,50 % au 7 janvier ; de 5,61 % au 14 janvier ; au 25 février, l'excédent était encore de 5 %. Depuis lors, la chute a été persistante : au 22 avril, l'augmentation des recettes de 1930 sur celles de 1929 n'était plus que de 0,15 % ; dès le 6 mai, la plus-value faisait place à une moins-value de 0,12 %. Le recul était porté à 0,50 % à la fin de juin, se maintenait à 0,49 % au 19 août, passait à 0,67 % au 2 sep-

tembre, à 0,77 % au 7 octobre, à 0,90 % au 4 novembre, pour dépasser 1 % au cours de décembre. C'est également à partir de la 22e semaine de l'année que les chargements de wagons sont apparus inférieurs aux chargements de 1929 ; il convient toutefois à cet égard de rappeler que l'introduction de modifications à l'assiette des statistiques rend difficilement comparables les chiffres des wagons chargés. Mais l'évolution n'en subsiste pas moins : le second semestre de 1930 aura été, dans son ensemble, moins favorable que le premier. On mesurera par là la solidarité de la situation économique et de l'activité ferroviaire (1).

La concurrence des autres modes de locomotion vient s'ajouter aux causes économiques de ralentissement du trafic par voie ferrée. Le rail a d'autres rivaux que la route : les fleuves et les canaux pour les marchandises ; les avions pour les personnes et les marchandises. Mais, en dépit de ses récents progrès, l'aviation commerciale se réduit au transport de quelques centaines de passagers riches et de quelques milliers de tonnes de messageries par an, et elle ne saurait causer aucune inquiétude aux compagnies de chemins de fer.

Plus sévère est la lutte du rail contre la route, c'est-à-dire essentiellement l'automobile.

---

(1) *Information, loc. cit.*

TITRE II

Le Trafic Automobile comparé au Trafic des Chemins de Fer.

Aussi longtemps que la circulation sur les routes a compris exclusivement des véhicules à traction humaine ou animale, les chemins de fer ont bénéficié d'un véritable monopole, grâce à la traction mécanique, qui conférait aux trains le triple avantage de la vitesse, de la capacité de transport et de la longueur des voyages.

Le développement de l'automobile a complètement bouleversé les données du trafic routier. Les transports par véhicules à traction mécanique ont pris une ampleur qui consacre la déchéance des anciens moyens de locomotion sur routes, commencée avec l'apparition des chemins de fer.

Automobiles assujetties à l'impôt

(en milliers)

1920	1921	1922	1923	1924	1925	1926	1927	1928
I. - *Appartenant à des particuliers :*								
Servant au transport : des personnes.								
135	173	217	266	352	453	541	643	758
des marchandises.								
73	87	114	118	201	245	267	305	331
II. - *Voitures publiques :*								
Nombre des entreprises								
98	93	89	83	73				
Nombre de véhicules servant au transport des personnes								
22,2	23,8	25,6	27,8					

	1920	1921	1922	1923	1924	1925	1926	1927	1928
au transport des marchandises	6,4	5,9	6,6	6,75	21,6	23,6			
Totaux :	237	292	373	468	602	753	835	975.7	1115

au 31 décembre 1929 : 1.293,1

Véhicules autres que les automobiles et animaux assujettis à l'impôt.

(en milliers)

	1920	1921	1922	1923	1924	1925	1926	1927	1928
Side-Cars	5.6	13.4	16.5	18.7	20.8	25.3			
Cycle-Cars	6.8	3.1	9.6	220.4	27.5	29.5	27.5	27.4	26.6
Vélos à machine motrice	5.1	4.3	5.1	71	96	117	138	232	302
Vélocipèdes	1614	1614	1672	1676	1657	1657	1617	1650	1601
Chevaux, mules, mulets	1190	1223	1293	1311	1313	1314	1309	1320	1292

au 31 décembre 1929 :

Vélocipèdes ordinaires : (unités) 1.767.058
» à moteur auxiliaire » 2.589

Véhicules à moteur assujettis à l'impôt en 1927, 1928 et 1929.

	1927	1928	1929
Automobiles servant au transport :			
des marchandises ..	305.587	330.683	
des personnes.....	642.744	757.668	
Cycle-cars	27.450	26.585	
	975.781	1.114.935	1.293.167

	1927	1928
Motos avec ou sans side-cars	232.201	301.914
Puissance en chevaux vapeur imposés	9.147.353	12.125.426
Automobiles à gazogène:		
Nombre	865	905
CH. Vapeur imposés	12.060	15.240

Les véhicules à traction non mécanique conservent, à vrai dire, la prépondérance numérique. Les voitures ordinaires soumises à l'impôt étaient, en 1923, au nombre de 1.676.000 et, bien qu'elle marquent une tendance à diminuer, on en comptait encore 1.601.000 au 31 décembre 1928. Quant aux chevaux, mules et mulets, dont le nombre est à peu près stationnaire, ils atteignaient, à la même date, un total de 1.292.000. Enfin, les vélocipèdes ont connu une faveur croissante jusqu'en 1926. Leur nombre, descendu en 1927, a peu remonté en 1928 et en 1929. Au 31 décembre 1929, il en circulait 1.767.000, plus 2.589 avec moteur auxiliaire.

Mais, si les 400.000 motocyclettes ne peuvent numériquement se comparer aux 1.760.000 bicyclettes, le nombre des automobiles se rapproche à pas de géant de celui des voitures ordinaires. Tandis que celles-ci sont en légère décroissance, le nombre des automobiles a plus que quintuplé de 1920 à 1929, passant de 237.000 à 1.293.000. Leur rapport s'est modifié dans la même proportion : en 1920, il y avait en France 6,81 voitures ordinaires pour une automobile ; en 1928, il n'y en avait plus que 1,43 pour une automobile. Au 31 décembre 1920, le nombre des voitures dépassait de 1.377.000 le nom-

bre des automobiles ; au 31 décembre 1928, la différence n'est plus que de 486.000 ; au 31 décembre 1929, de 308.000 seulement et de 307.100, si l'on ajoute les automobiles à gazogène. Pour peu que le nombre des voitures demeure stationnaire, et que la production des automobiles progresse suivant le même rythme, l'écart sera comblé à la fin de 1931 et l'automobile dépassera bientôt la voiture à traction animale.

Remarquons, d'ailleurs, que la statistique comprend seulement les automobiles assujetties à l'impôt. Les automobiles appartenant aux services publics et les tracteurs, qui sont exonérés, n'y figurent pas.

La considération du nombre de véhicules est d'ailleurs bien secondaire en matière de locomotion sur routes. Ce qu'il faut envisager, c'est la vitesse, qui multiplie en quelque sorte le nombre des véhicules, en leur permettant de couvrir dans le même temps une plus longue distance, ou plusieurs fois le même parcours. C'est aussi la capacité de transport, qui multiplie aussi le nombre kilométrique des véhicules, en transportant en même temps un plus grand nombre de voyageurs ou un plus fort poids utile de marchandises. Or, l'emploi de la force motrice multiplie la vitesse et la force de traction ; elle permet ainsi d'accroître la capacité de transport, tandis que la traction animale condamne les véhicules ordinaires à une vitesse réduite à celle de l'animal de trait, et à une capacité limitée à sa force de traction. Com-

bien les 1.292.000 chevaux, mules et mulets représentent-ils de force motrice, en face des 12.125.426 chevaux-vapeur des automobiles ?

Le recensement de la circulation sur les routes nationales donne une idée de l'absence de corrélation entre le nombre des véhicules et l'importance du trafic.

CIRCULATION SUR LES ROUTES NATIONALES EN 1928

Nombre quotidien moyen de véhicules

Automobiles servant au transport des marchandises	43.3
Autobus	5.7
Automobiles particulières servant au transport des personnes	206
Motocyclettes	21
Vélocipèdes	113
Véhicules à traction non mécanique	54.7

En 1928, le nombre quotidien moyen des véhicules en circulation sur les routes nationales a été de : 276 pour les véhicules à traction mécanique et de 167,7 pour les vélocipèdes et les véhicules à traction non mécanique. Si l'on élimine les motocyclettes et les vélocipèdes, les automobiles particulières, les camions automobiles et les « autobus » servant au transport en commun des personnes représentent un nombre quotidien moyen de 255 véhicules, et les voitures à traction mécanique, 54,7 seulement, soit un peu plus du cinquième.

Et encore ce recensement est-il fort imparfait. Il concerne exclusivement les routes nationales, et la division administrative des routes nationales, départementales et communales a perdu sa valeur avec le développement du trafic automobile. Certaines routes départementales, certains chemins de grande communication ont une circulation supérieure à celle des routes nationales.

D'autre part, le dénombrement numérique des véhicules, d'après leur nature, ne donne qu'une idée tout à fait insuffisante du trafic. Dans certains Etats de l'Union américaine, notamment la Californie et le Connecticut, les études des transports substituent aux anciens comptages numériques des relevés généraux de faits plus complexes et plus nombreux : poids réel ou moyen des véhicules, capacité, durée du voyage, provenance et destination, poids, nature et valeur des marchandises transportées, modes de chargement et d'emballage ; pour les voitures servant au transport des personnes : marque du véhicule, type (ouvert ou fermé) nombre de voyageurs, usage (commercial ou touristique) (1).

L'absence de recensements aussi détaillés ne permet pas en France d'évaluer l'importance en nombre de voyageurs, tonnage de marchandises et distances parcourues, du trafic assuré sur l'ensemble des routes par les automobiles et, par suite, de comparer ses mouvements à ceux du trafic

---

(1) Salomon. Les routes à grand trafic, thèse, Paris, 1927.

par voie ferrée, pour apprécier par leur rapprochement si l'automobile fait du tort aux chemins de fer et dans quelle mesure. On est réduit à une impression assez vague, à des présomptions tirées du développement de la production des automobiles, de l'augmentation rapide des automobiles assujetties à l'impôt et du nombre des entreprises privées de transport en commun des personnes, ou de transport des marchandises.

En dehors du nombre des véhicules automobiles, répartis par catégories (transport des personnes et transport des marchandises), une indication sur le développement de la circulation automobile dans son ensemble peut être dégagée de la consommation du carburant, connue par la perception des impôts indirects. Sauf un fléchissement en 1921, l'augmentation des tonnes métriques absorbées est constante depuis 1920.

Consommation de carburant en France
(en tonnes métriques)

		DONT	
		Essence	Benzol
1920	467.030		
1921	413.760		
1922	556.770		
1923	731.970		
1924	861.670		
1925	1.078.699	1.041.560	37.139
1926	1.099.225	1.069.350	29.875
1927	1.227.225	1.196.395	30.830

Le nombre des voitures automobiles produites par les usines françaises est connu par des statistiques récentes, dressées par les entreprises elles-mêmes. Elles ne méritent sans doute qu'une confiance limitée : les producteurs sont assez peu disposés à révéler les résultats de leur affaire, et l'annonce du nombre des voitures sorties, qui ne comporte pas de contrôle, est une forme de publicité un peu suspecte, comme l'annonce par un éditeur des tirages d'un livre. D'autre part, ces statistiques sont assez récentes, parce que l'importance économique et sociale du développement de l'automobile est restée longtemps inaperçue.

Sous ces réserves, le tableau suivant indique la progression de la construction des automobiles en France :

Production des Automobiles en France

1903	13.000
1908	25.000
1912	41.000
1913	45.000
1914 à 1918 (1)	
1919	18.000
1920	40.000
1921	55.000
1922	75.000
1923	110.000

(1) La production ayant été insignifiante pendant la guerre, il n'a pas été dressé de statistique.

1924	145.000
1925	177.000
1926	192.000
1927	191.300
1928	223.600
1929	260.000

Après un arrêt pendant la guerre, la production a repris son essor en 1920 et, sauf un fléchissement en 1927, n'a fait qu'augmenter jusqu'en 1929, grâce à la fabrication en grande série. La production journalière était de 611 voitures en 1927, de 714 en 1928, de 866 en 1929. La production est extrêmement concentrée. En 1918, les trois établissements Citroën, Renault et Peugeot ont sorti un total de 165.000 voitures, soit 75 % de la production et 32.000 voitures, soit 14 %, ont été fabriquées par les usines Mathis, Berliet, Chenard et Walcker, Donnet. Les 11 % restants se répartissaient entre de nombreuses autres firmes.

Parmi les voitures de tourisme, les voitures de faible puissance forment la grande majorité. Les automobiles de 10 HP et au-dessous représentent 89 % de la production en 1927, 79 % en 1928. La tendance semble à l'augmentation de la fabrication des voitures destinées à l'industrie : en 1927 et en 1928, on comptait 12 camionnettes et 10 camions sur 100 voitures fabriquées.

Malgré l'augmentation constante du nombre des voitures sorties, la production a eu un rythme de progression décroissant depuis 1924 jusqu'en 1927,

qui accuse un déficit sur 1926. Puis le rythme croissant a repris en 1928 et 1929 :

Pourcentages d'augmentation d'une année sur la précédente.

1922	36.30
1923	46.66
1924	31.82
1925	22.07
1926	8.47
1927	— 0.36
1928	+11.67
1929	16.27

En 1930, la production mondiale a fléchi de 5.496.000 voitures, de Janvier à Novembre 1929, à 3.361.000 pendant les mois correspondants de 1930, et la fabrication en France a été peu active (1).

La circulation des automobiles a suivi les progrès de la fabrication, compte tenu des oscillations de l'exportation et de la circulation en France des voitures de marque étrangère. Les voitures servant au transport des personnes sont environ deux fois plus nombreuses, parmi les voitures appartenant aux particuliers, que les véhicules destinés au transport des marchandises et leur proportion, avec certaines oscillations, tend à augmenter. C'est la conséquence de la fabrication en grande série des voitures à faible puissance, qui répondent à la préoccupation des producteurs

(1) Revue politique et parlementaire. Chronique économique et sociale, janvier 1931.

d'attirer la clientèle par le coût peu élevé de la consommation d'essence et de l'impôt. Dans l'ensemble des voitures particulières soumises à l'impôt, les voitures pour le transport des personnes représentent les proportions suivantes :

1920	64.9 %
1921	66.52 %
1922	65.55 %
1923	69.27 %
1924	63.65 %
1925	64.89 %
1926	66.95 %
1927	67.82 %
1928	69.44 %

Rappelons toutefois que les automobiles appartenant à des services publics et les tracteurs, échappant à l'impôt, n'entrent pas dans le calcul de ces pourcentages.

D'autre part, les principales firmes font actuellement un gros effort pour développer leur production de véhicules industriels. On peut en juger par la publicité récemment adressée dans les journaux, par une des premières maisons, aux municipalités, aux industriels, aux entreprises de transport, vantant les « premiers poids lourds français » fabriqués en grande série, leur prix d'achat et d'entretien peu élevé, leur puissance, leur robustesse et leur régularité, la faculté de choisir parmi plus de trente carrosseries.

Pour les voitures publiques, la proportion des

automobiles servant au transport des personnes est encore plus élevée :

1920	77.62 %
1921	80.13 %
1922	79.50 %
1923	80.58 %

Pour les années ultérieures, nous ne possédons pas de statistiques d'ensemble, ni par catégories de voitures publiques. On connaît seulement pour 1924 et 1925 l'ensemble des automobiles au service d'entreprises concédées ou assujetties à un tarif de transport.

De multiples entreprises exploitent des services de transport en commun des personnes, ou des « services rapides » de transport des marchandises. En l'absence de statistiques, il est impossible de connaître l'importance de leur activité, le nombre des voitures en service, le nombre des voyageurs et le tonnage des marchandises transportés, soit à toute distance, soit à un kilomètre soit à distance entière, ni, bien entendu, les recettes de leur exploitation.

L'évaluation du trafic sur les lignes régulières d'automobiles pourrait être faite, si les entreprises, subventionnées ou non, étaient astreintes à la tenue d'une comptabilité et à la publication de renseignements statistiques. On est actuellement réduit à des appréciations assez approximatives. Elles ont été tentées à l'occasion de la réunion du XIe Congrès de l'Association Internationale du Congrès

des Chemins de Fer, tenu à Madrid en 1930, qui avait inscrit à son ordre du jour la question de la concurrence des transports automobiles sur routes (Question XIII).

M. Le Besnerais, ingénieur en chef-adjoint de l'exploitation de la Cie de Chemin de fer du Nord, et M. Dugardin, ingénieur en chef adjoint au chef de l'exploitation de la Cie du Chemin de fer d"Orléans, chargés d'établir un rapport sur la question pour divers pays, dont la France, avaient adressé un questionnaire détaillé à toutes les administrations adhérentes à l'Association Internationale du Congrès des Chemins de fer. Les réponses ont fait l'objet de leur exposé au Congrès de 1930 (1).

Au point de vue statistique, les renseignements fournis présentent de grosses lacunes et ne permettent pas de dégager des conclusions précises sur les données de la concurrence de l'automobile au chemin de fer. Ils mettent cependant en évidence l'existence de cette concurrence. Ils s'arrêtent malheureusement à l'année 1927, et la concurrence, notamment en France, s'est surtout manifestée depuis 1925 et 1926.

L'annexe II de l'Exposé de MM. Le Besnerais et Dugardin indique le nombre et l'étendue en kilomètres des lignes régulières d'automobiles en France, en rapprochant leur étendue de celle des réseaux de chemins de fer (2).

---

(1) Exposé n° 2. Bulletin de l'Association internationale du Congrès des Chemins de Fer, août 1929, p. 1251 et suiv.

(2) Bulletin précité, Août 1929, p. 1278.

NOMBRE ET ÉTENDUE EN Km. DES LIGNES RÉGULIÈRES D'AUTOMOBILES

Lignes Régulières d'Automobiles.

RÉSEAUX CORRESPONDANTS DE CHEMINS DE FER	KM DE LEUR RÉSEAU	1927		1920		1921		1922		1923		1924		1925		1926	
		Nombre	Kilomètres	N.	K.	N.	K.	N.	K.	N.	K.	N.	K.	N.	K.	N.	K.
Etat	9.064	..	15.000	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Alsace-Lorraine.	2.021	139	3.420	12	152	26	267	38	603	58	1.234	69	1.286	91	1.809	120	2.602
Est	5.027	..	10.000	..	..	..	..	..	..	..	5.000	..	..	..	..	..	..
Midi	4.210	..	20.409	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	10.714	..	..
Nord	3.830	246	8.096	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
P. O.	7.812	509	15.767	57	4.134	184	6.011	244	8.096	293	9.712	365	11.506	401	12.672	440	13.601
P. L. M.....	9.821	1.511	40.411	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Cie des Ch. de fer Départx du Tarn	150	37	1.128	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Sté An. des Voies fer. des Landes.	363	5	236	..	..	..	..	1	42	..	..	2	94	..	..	4	207
Cie Gle des Ch. de Fer Vicinaux ..	669	5	125	..	20	..	..	..	74	..	..	..	..	..	..	..	..
Régie des Tramways de l'Ain ..	436	9	418	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Cie d. Tramways Dépt Deux-Sèvres	198	..	330	..	..	--	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..

Ce tableau fait ressortir un développement important et relativement croissant des services réguliers de transports automobiles. Leur longueur kilométrique est même impressionnante, si on la compare à celle des réseaux ferrés ; si l'on considère seulement les sept grands réseaux de chemins de fer, la longueur totale des lignes régulières d'automobiles était, en 1927, trois fois supérieure à celle des lignes de chemins de fer. Et, depuis 1927, le réseau des lignes automobiles n'a fait que s'allonger.

Mais l'importance du trafic est loin d'être proportionnelle à cette longueur et un grand nombre de ces lignes constituent pour le chemin de fer des affluents, et non des concurrents. Les premières sont des collaboratrices du chemin de fer, et c'est l'importance des secondes seulement qu'il convient de dégager.

Les lignes automobiles susceptibles de faire concurrence au rail sont celles qui fonctionnent entre des localités déjà reliées par la voie ferrée ou qui lui sont plus ou moins parallèles.

Leur étendue en kilomètres est indiquée dans l'annexe III de l'Exposé de MM. Le Besnerais et Dugardin (1).

---

(1) Bulletin précité, p. 1280.

ÉTENDUE DES LIGNES RÉGULIÈRES D'AUTOMOBILES
pouvant faire concurrence au Chemin de Fer.
(en kilomètres).

RÉSEAUX FERRÉS CORRESPONDANTS	1927		1920		1921		1922		1923		1924		1925		1926	
	Lignes voy.	*Lign. March.*	V.	M.	V.	M.	V.	M.	V.	M.	V.	M.	V.	M.	V.	M.
Alsace-Lorraine	1354	1257	40	41	212	74	329	74	513	258	625	356	773	596	921	1061
Est	1700	3000	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Midi	ensemble :	2725	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Nord	1260	5560	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	495	..
P. O.	ensemble :	4507	ensemble		ensemble		ensemble		ensemble		ensemble		ensemble		ensemble	
			775		1054		1441		2211		2701		3278		3879	
P. L. M.	12770	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Voies fer. des Landes	62	8184	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Ch. de Fer Vicinaux.	51	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Cie des Tramw. Dép. des Deux-Sèvres ...	136	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..

Le kilométrage des lignes automobiles susceptibles de concurrencer les chemins de fer n'est donc pas négligeable, mais la proportion de cette concurrence varie beaucoup d'une région à une autre.

En ce qui concerne la concurrence aux grandes lignes, la proportion de lignes automobiles faisant concurrence au chemin de fer tombe à 10 % environ dans les régions à population peu dense, où le réseau ferré a des mailles très larges ; elle dépasse 30 % dans les régions peuplées à grosse activité industrielle et commerciale.

La question est tout autre, lorsqu'il s'agit de petites voies ferrées d'intérêt local ou de certains embranchements de grands réseaux. La concurrence s'y fait souvent directement, dans des conditions très favorables à l'automobile.

Le kilométrage des lignes est d'ailleurs un critérium insuffisant d'appréciation de la concurrence et c'est surtout l'importance du trafic qu'il faut retenir pour en avoir une idée précise. Une comparaison du trafic ferroviaire et du trafic des lignes régulières d'automobiles est, sur ce point, bien plus instructive.

Cette comparaison a été faite par MM. Le Besneraïs et Dugardin dans l'Annexe IV de leur Exposé (1).

---

(1) Bulletin précité, Annexe IV, pages 1282, 1283.

TRAFIC, EN 1927, DES LIGNES AUTOMOBILES CONCURRENTES DES CHEMINS DE FER COMPARÉ AU TRAFIC DES RÉSEAUX DE CHEMINS DE FER

RÉSEAUX DE CHEMINS DE FER	TRAFIC DES LIGNES AUTOMOBILES CONCURRENTES						TRAFIC DES CHEMINS DE FER				0/0 DU TRAFIC AUTOMOB. AU TRAFIC PAR FER			
	VOYAGEURS			MARCHANDISES			VOYAGEURS		MARCHANDISES		VOYAG.		MARCHAND.	
	Véh.	Voyageurs (milliers)	Voyag. kil. (milliers	Véh.	Tonnage (milliers)	Ton. kil. (mil.)	Nombre (milliers)	Kilométriq. (milliers)	Tonnes (milliers)	Tonnes kilométr. (milliers)	Nombre	Kilomèt.	Tonnage	Tonnes kilométriq.
Est	..	..	7.500	..	..	5.000	112.777	3.390.645	58.973	7.353.005	..	0.22	..	0.07
Alsace-Lorraine	85	450	9.200	..	75	2.500	71.620	1.589.736	49.604	3.963.554	0.62	0.57	0.15	0.06
Midi	..	..	..	..	..	..	28.946	1.627.756	15.131	1.982.550	..	..	..	..
Nord	202	1981	..	230	202	6.706	145.499	4.025.355	57.980	7.643.432	1.36	..	0.34	0.08
P. O.	..	..	17.000	..	..	780	79.342	3.831.423	21.106	3.571.267	..	0.44	..	0.02
P. L. M.	612	1911 (1)	..	243	92 (2)	..	110.976	6.508.718	41.072	2.051.008	..	..	..	..
Etat	..	..	..	..	..	..	181.678	5.002.742	28.712	3.341.476	..	..	..	..

(1) Nombre de lignes voyageurs : 352. Les chiffres du trafic portent sur 185 lignes seulement.

(2) Nombre de lignes marchandises : 185. Les chiffres du trafic portent sur 133 lignes seulement.

Les chiffres absolus et les pourcentages qui figurent à ce tableau donnent l'impression que la concurrence est bien modeste des lignes régulières d'automobiles aux chemins de fer. Le pourcentage du nombre de voyageurs transportés à distance entière par les services automobiles réguliers ne dépasse pas 0.62 à 1.36 % du nombre des voyageurs transportés par les grands réseaux. Les pourcentages de voyageurs kilométriques oscillent entre 0.22 et 0.44 % ; comparés aux pourcentages des voyageurs à distance entière, ils leur sont inférieurs des deux tiers environ, ce qui prouve que la distance moyenne parcourue est trois fois plus faible en automobile que par voie ferrée.

Pour les marchandises, le pourcentage des nombres de tonnes transportées par automobiles est encore plus faible : 0.15 à 0.34 %, et le pourcentage des tonnes kilométriques est infime : 0.02 à 0.08 %.

Le chemin de fer conserve donc l'immense majorité des transports des voyageurs et des marchandises et sa supériorité s'affirme surtout sur les longues distances.

Toutefois, il faut remarquer que la concurrence automobile est assez récente en France.

Elle ne s'est vraiment développée que depuis 1925 et 1926. Les chiffres de l'exposé, relatifs à l'année 1927, ne donnent donc qu'une idée imparfaite de la portée actuelle de la concurrence des lignes régulières automobiles, qui s'est certainement accentuée sensiblement dans les trois dernières années.

Cette concurrence est d'autant plus redoutable que les lignes automobiles, en raison de leur liberté d'action, peuvent ne s'installer que sur les itinéraires où leur exploitation est facile et rémunératrice, tandis que le régime des chemins de fer les contraint à accepter tous les trafics, même peu rémunérateurs, même déficitaires.

Enfin, la comparaison porte uniquement sur les grands réseaux, et ceux-ci bénéficient de la suprématie incontestable de la voie ferrée pour les transports à longue distance. Pour les petites compagnies, dont la distance de parcours est du même ordre de grandeur que celle des services automobiles, le rapport des trafics des deux voies est souvent en faveur de la route (1).

Sur les grands réseaux même, les pourcentages indiqués par quatre compagnies du rapport du trafic automobile régulier au trafic par fer concernent l'ensemble de leurs lignes, et les administrations ne disposent pas de statistiques qui permettent de discriminer la diminution du trafic sur les lignes ou parties de lignes concurrencées. Ces renseignements seraient, cependant, du plus haut intérêt pour adapter avec plus de souplesse la politique des réseaux de chemins de fer aux données de la concurrence pour chaque itinéraire.

L'absence de données statistiques assez détaillées ne permettait guère aux compagnies de che-

---

(1) Exposé précité, même Bulletin, page 1253.

mins de fer de répondre aux questions des rapporteurs, concernant la diminution du trafic voyageurs et marchandises, à toute distance et à un kilomètre, directement attribuable au développement du trafic sur les lignes régulières automobiles.

Les réseaux constatent, en général, une diminution de trafic, sans d'ailleurs pouvoir toujours chiffrer ce qui, dans cette diminution, est imputable à la concurrence de l'automobile. Sur les grandes lignes, cette concurrence atteint peu le trafic voyageurs, en raison de la faible longueur individuelle des lignes régulières; en outre, pour le trafic à faible distance, elle est en partie compensée par le rôle d'affluents que jouent certaines lignes automobiles.

La situation semble, au contraire, particulièrement sérieuse pour les lignes secondaires et les petits chemins de fer, auxquels l'autobus tend beaucoup plus nettement à se substituer. La Société des Chemins de Fer Economiques du Nord accuse, par rapport à 1913, une diminution du nombre de voyageurs qui atteint 20 à 30 % sur ses lignes du Pas-de-Calais et même 53 % sur celles de l'Yser. Les chemins de fer algériens du P. L. M. signalent, pour les parcours inférieurs à 50 km., une diminution analogue, allant jusqu'à 50 % à certaines distances (1).

Il est à craindre que cette concurrence n'aille

---

(1) Exposé n° 2, Bulletin précité, page 1256.

progressivement en s'accroissant, du fait de la création de services automobiles sur des parcours plus étendus, et aussi en raison des facilités que donne aux exploitations automobiles la liberté de choisir les services rémunérateurs et de ne s'équiper que pour la partie constante du trafic, comme leur régime financier plus libéral que celui des chemins de fer.

Pour le trafic des marchandises, la concurrence est faible sur les grandes lignes, et plus accentuée sur les lignes secondaires. Par exemple, les chemins de fer départementaux du Tarn éprouvent une perte de 10 à 20 % du trafic, suivant les parcours. Les chemins de fer algériens constatent, sur les petits parcours, une très grosse perte, qu'ils chiffrent à 50 % sur les itinéraires inférieurs à 50 kilomètres (1).

En dehors des lignes régulières d'automobiles, il est encore plus difficile d'apprécier la concurrence, sur le trafic des chemins de fer, des transports de voyageurs et de marchandises effectués au moyen, soit d'entreprises à services intermittents ou irréguliers, soit de voitures et de camions appartenant à des particuliers qui les utilisent, ou bien seulement pour leurs propres transports, ou bien à la fois pour leur service et pour le compte d'autres personnes.

Le trafic des automobiles particulières échappe

---

(1) Exposé n° 2, Bulletin précité, page 1257.

à tout contrôle statistique. Chaque automobiliste jouit de la liberté absolue de sortir sa voiture quand il le veut, d'aller là où il veut, d'emmener le nombre de personnes qu'il veut, dans la limite de la capacité de sa voiture. Le nombre des voyageurs, les distances parcourues sont absolument impossibles à connaître, tant que ne fonctionnera pas un comptage sur les routes aussi perfectionné que dans le Connecticut, comptage gênant, coûteux et qui ne donne que des moyennes très approximatives.

Pour les mêmes raisons, le tonnage marchandises, à toute distance et à un kilomètre, des camionnettes et camions particuliers, est impossible à apprécier.

A cette question (§ 8 du questionnaire adressé aux administrations par MM. Le Besnerais et Dugardin), toutes les réponses indiquent que cette concurrence existe, mais est impossible à chiffrer avec quelque précision. Elle paraît surtout importante en ce qui concerne les relations assurées par les particuliers eux-mêmes, qui trouvent à l'emploi de l'automobile des avantages accessoires qu'un service en commun ne peut leur assurer.

Les Compagnies indiquent, dans leurs réponses au questionnaire, quelques effets de cette concurrence.

D'après la Cie du Nord, aux grandes courses annuelles de chevaux de Chantilly, le rapport des voyageurs par voie ferrée aux entrées est progressivement tombé, sous l'effet de la concurrence automobile :

1923	84 %
1924	79 %
1925	69 %
1926	68 %
1927	63 %
1928	65 %

Les grands réseaux indiquent cependant comme répercussion sur le trafic voyageurs des chemins de fer des pourcentages très faibles, oscillant entre 0.05 et 2 % ; mais la concurrence est plus sérieuse sur les petites lignes d'intérêt local. Les chemins de fer économiques du Nord (réseau de l'Yser) et les tramways des Deux-Sèvres accusent des diminutions de 15 et de 25 % sur le trafic des voyageurs. La chute atteint 60 % sur le chemin de fer de Gafsa (1).

Pour le trafic marchandises, l'appréciation de la concurrence automobile est encore plus malaisée, en raison d'une multitude de transports effectués à toute distance, avec plus ou moins de régularité, dont l'évaluation est à peu près impossible. Dans cette catégorie entrent notamment :

1° Les livraisons pour les grands magasins aux alentours de la grande ville où ils ont leur siège et même dans des villes assez éloignées. Ces établissement apprécient beaucoup ce mode de transport, qui leur offre l'avantage supplémentaire d'une publicité à peu de frais.

2° Les répartitions de dépôts à succursales.

---

(1) Bulletin précité, page 1257.

3° Les transports d'usine à usine pour transformations diverses et d'usines sur magasins de gros, avec transport en retour des matières premières.

4° Les transports des denrées, produits de ferme et de culture, sur les marchés et halles.

Voici quelques exemples d'évaluations faites par divers réseaux.

Dans les régions desservies par la Cie du Nord, les transports effectués, soit avec une certaine régularité par des particuliers, soit d'une manière intermittente par des entreprises publiques, sur des distances égales ou supérieures à 20 kilomètres, ont été évalués, pour l'année 1927, à 186.500 tonnes représentant 8.156.000 tonnes kilométriques. Le rapport de ce trafic au tonnage transporté par chemin de fer (tonnage réel) est de 0.31 %. A noter que le rapport du trafic des lignes régulières d'automobiles au même trafic par fer est de 0.34 %.

Le réseau P. L. M. a établi la comparaison suivante, portant sur les transports de farine et de bière en 1927 :

	BIÈRE	FARINE
	(en tonnes	
Tonnage transporté par fer..	269.650	43.104
Tonnage transporté par route	171.000	53.200

En Tunisie, on évalue comme il suit la perte occasionnée au chemin de fer par les services particuliers automobiles :

20 à 30 % du trafic des céréales

40 à 50 % du trafic des vins

60 à 70 % du trafic des huiles (1)

A ces observations du rapport de MM. Le Besnerais et Dugardin, nous croyons devoir ajouter les remarques suivantes. Pour apprécier les effets de la concurrence de l'automobile sur le trafic des chemins de fer, il faut, à notre avis, tenir compte non seulement de la diminution du trafic et des recettes constatée par les statistiques, c'est-à-dire de la perte subie, mais aussi du « manque à gagner ». Le trafic et les recettes des grands réseaux ont suivi une progression à peu près constante jusqu'en 1926. Sans la concurrence de l'automobile, sans doute auraient-ils non pas conservé le même niveau, mais continué leur ascension. Le résultat de la concurrence englobe à la fois la moins-value constatée sur 1926 et la progression qui ne s'est pas réalisée.

Mais il faut se garder de dire que si l'automobile n'avait pas existé, les chemins de fer auraient bénéficié de tout le trafic qu'elle assure. Ils n'auraient pas profité des transports par automobiles sur les itinéraires non concurrents.

D'autre part, l'automobile a souvent remplacé, non pas le chemin de fer, mais le cheval, la bicyclette ou la voiture ordinaire. Dans les petites localités, le commerçant, le médecin, le notaire, qui visitent aujourd'hui leur clientèle en automobile, ne prenaient pas autrefois le train : ils faisaient leurs courses en voiture. De même, bien des servi-

(1) Exposé n° 2, Bulletin précité, page 1258.

ces de transports en commun des personnes ou de messageries à l'intérieur d'une ville, ou de ville à ville, ou d'une gare à une localité éloignée, s'effectuaient, avant l'automobile, par des voitures, vestiges des anciennes diligences. En assurant ces services, l'automobile n'a causé aucun tort aux chemins de fer.

Enfin, si l'automobile n'avait pas été inventée, une bonne part de son trafic voyageurs n'aurait pas été aux chemins de fer ; elle n'aurait même pas existé. Si un particulier n'avait pas son automobile, voyagerait-il aussi souvent ? Aurait-il pris le train toutes les fois qu'il sort sa voiture ? Aurait-il surtout emmené des parents ou des amis avec lui ? Si les autocars n'existaient pas dans les régions touristiques, seraient-elles aussi fréquemment visitées ? L'automobile, par ses avantages propres, a intensifié le besoin de voyager. L'organe crée le besoin : c'est une observation souvent constatée en matière de transport. Avant l'automobile, on voyageait moins ; on allait davantage à pied. L'ouverture du Métropolitain n'a pas tari le trafic des lignes de tramways qui suivaient, à la surface, le même itinéraire : elle a créé un trafic supplémentaire. Quand on assiste au développement de l'automobile, il ne faut pas prédire qu'elle tuera le chemin de fer. L'automobile a fait naître une circulation nouvelle, qui trouve sa place à côté de la circulation par voie ferrée.

DEUXIEME PARTIE

Les Causes de la Concurrence de l'Automobile au Chemin de Fer.

TITRE PREMIER

Le Prix du Transport.

Sous le régime de la libre concurrence, le prix d'une marchandise ou d'un service est une cause déterminante de l'orientation de la demande. Avant la guerre, les chemins de fer en France jouissaient d'un véritable monopole de fait des transports et la question de prix pouvait seulement déterminer l'abstention des voyageurs. L'automobile s'offre aujourd'hui comme un mode de locomotion concurrent et le monopole de la voie ferrée est atteint. Le prix du transport va-t-il désormais orienter les voyageurs et les expéditeurs de marchandises vers la route au lieu du chemin de fer ?

La comparaison des prix des deux modes de locomotion doit tenir compte, pour le transport par voie ferrée, de deux éléments : le tarif et l'impôt, qui s'additionnent pour former le prix du transport.

Chapitre premier

Les Tarifs de Chemins de Fer.

Les tarifs des chemins de fer ont subi, depuis la guerre, de nombreuses majorations. Pour en comprendre le sens, il faut se rappeler le mécanisme de la convention du 28 Juin 1921 entre l'Etat et les Compagnies de chemins de fer. Elle établit entre les réseaux une solidarité financière, en instituant un fonds commun, qui reçoit les excédents de recettes de chaque réseau et comble leurs insuffisances de recettes. S'il reste un excédent, une réserve est constituée pour faire face aux mauvaises années. Au-delà d'un maximum fixé par le ministre des Travaux publics, le surplus appartient à l'Etat, mais le ministre pourra abaisser les tarifs.

Les Compagnies sont ainsi transformées en régies désintéressées. Le dividende garanti est établi à un taux fixe ; une prime de gestion leur est seule attribuée pour stimuler leur activité. Dans l'esprit des auteurs de la convention, la prospérité des réseaux aboutit à l'abaissement des tarifs ; elle ne profite pas aux actionnaires, mais aux usagers.

Mais, d'autre part, les Compagnies ne doivent plus être à charge pour les contribuables. Elles doivent se suffire à elles-mêmes, comme n'importe quelle entreprise industrielle. Le produit net doit

couvrir non seulement les dépenses d'exploitation, mais les charges d'intérêt et d'amortissement du capital, avec un dividende pour les actions.

Le principe de l'exploitation industrielle des chemins de fer, de l'équilibre des recettes et des dépenses, a conduit à l'automatisme des tarifs. L'objectif du fonds commun n'est pas de faire des bénéfices, ni d'enrichir l'Etat, mais seulement de réaliser l'équilibre des réseaux. Le vrai but, c'est la diminution du coût du voyageur-kilomètre et de la tonne-kilomètre, avantageuse pour l'usager et pour les réseaux, dont elle augmentera le trafic. Les majorations sont temporaires, destinées à combler l'insuffisance provisoire des excédents du fonds commun. Malheureusement, les lourdes charges d'intérêt et d'amortissement du capital, jointes à l'augmentation des dépenses d'exploitation, ont fait échec à la politique d'abaissement des tarifs et ont au contraire nécessité, pour respecter l'équilibre des recettes et des dépenses, de nombreuses majorations des tarifs. Désormais, c'est le ministre qui décide, sur la proposition du Conseil supérieur des chemins de fer et, au-delà d'une certaine limite, sous condition de la ratification du Parlement. Les Compagnies n'ont plus la décision sur les tarifs.

Avant le régime de 1921, les tarifs avaient été déjà majorés à deux reprises par des lois.

La loi du 1er Avril 1918 autorisait le ministre à homologuer une majoration temporaire de 25 %, applicable à tous les tarifs généraux ou spéciaux

de grande et de petite vitesses, sauf au tarif militaire.

En outre, une refonte de la tarification multiple d'avant-guerre fut décidée. Elle se substitua, sous forme de barême unifié, à base kilométrique, commun à tous les grands réseaux, aux anciens tarifs, constitués essentiellement par des prix fermes et des barêmes particuliers à chaque réseau. Elle eut pour résultat de majorer les anciens tarifs de petite vitesse de 50 % en moyenne.

Une seconde fois, les tarifs avaient été augmentés par la loi du 14 février 1920, mise en vigueur le 23 février 1920, qui autorisa le ministre à homologuer de nouveaux relèvements ainsi fixés :

1°	Voyageurs 1re classe	55 %
	2e classe.....	50 %
	3e classe.....	45 %
2°	Marchandises à grande et à petite vitesse	115 %

Les cartes d'abonnement et de travail, celles des élèves et apprentis, étaient exemptes de ces majorations. Celles-ci ont été appliquées sur le réseau d'Alsace-Lorraine à partir du décret du 12 mars 1920, lequel a abrogé le régime allemand. Par la suite, les autres relèvements ont affecté les tarifs de tous les réseaux français.

Depuis la convention de 1921, les tarifs ont été majorés à plusieurs reprises, par décisions du

ministre des travaux publics approuvant les propositions du Conseil supérieur des chemins de fer, conformément à la nouvelle procédure instituée par la convention.

A partir du 10 mars 1924, décision ministérielle du 28 février, en vue de couvrir le déficit prévu pour 1924, majorations de 90 % pour les voyageurs de 1re classe, 85 % pour ceux de 2e classe, 80 % pour ceux de 3e classe ; 30 % pour les marchandises à grande et à petite vitesse. Les cartes d'abonnement étaient provisoirement exemptées.

Une décision ministérielle du 20 décembre 1924 autorisa les réseaux à augmenter les taux de base des frais accessoires, à partir du 1er janvier 1925, et à relever de 20 %, à dater du même jour, les majorations générales des tarifs de base et frais accessoires applicables aux marchandises. Ces modifications étaient nécessitées par le relèvement des salaires du personnel.

Cette nouvelle augmentation ne devait pas dépasser, par rapport aux maxima du cahier des charges, la limite de 180 % fixée par l'article 17 de la convention du 28 juin 1921.

Par suite des réclamations soulevées par la perception des nouveaux frais accessoires, les réseaux présentèrent des propositions de réajustement. Une décision ministérielle du 9 mars 1925 autorise, à partir du 16 mars, l'atténuation des augmentations des frais accessoires et, pour compenser l'abaissement de recettes devant en résul-

ter, la hausse générale de 10 points sur les tarifs marchandises.

Ces deux derniers relèvements n'ont pas porté sur les tarifs G. V. 3/103 (denrées), G. V. 18/118 (journaux) et P. V. 22/128 (engrais).

Une décision du 24 décembre 1925 a porté uniformément à 190 points, à partir du 1er janvier 1926, la majoration totale pour les tarifs voyageurs, y compris les tarifs d'abonnement. Elle a augmenté de 30 nouveaux points les tarifs marchandises et frais accessoires.

D'autre part, la même décision a modifié les prix de base d'une partie des frais accessoires. On obtenait dans l'ensemble une majoration de 50 % sur les prix de mars 1925, sauf pour les frais de manutention des marchandises en provenance ou à destination des embranchements particuliers, qui étaient diminués de 30 à 40 %.

Pour faire face à la hausse des matières premières et aux augmentations de traitements du personnel, une décision ministérielle du 17 avril 1926 ajouta, à partir du 1er mai, une nouvelle majoration de 20 % pour les tarifs voyageurs, marchandises, frais accessoires.

Le 11 août de la même année, la chute du franc nécessita un nouveau relèvement, à partir du 16 août, de 30 points sur les tarifs voyageurs, de 70 points sur les tarifs marchandises.

Enfin, une décision du 24 février 1928 a appliqué, à partir du 1er mars 1928, une nouvelle majoration de 50 % aux tarifs marchandises.

En résumé, par rapport aux tarifs d'avant la guerre, l'augmentation globale est actuellement de 240 % pour les voyageurs et de 370 % pour les marchandises, sauf pour les trois tarifs spéciaux exonérés des majorations de 1925 : pour les engrais, les denrées et les journaux, la majoration actuelle sur 1913 est de 340 %.

Pour les marchandises, il faut d'ailleurs élever ce pourcentage, en tenant compte de la majoration résultée de l'unification des tarifs en 1918, et de l'augmentation des taux de base des frais accessoires, au 1er janvier 1925 et au 1er janvier 1926.

Compte tenu des majorations, les tarifs actuels pour les voyageurs sont inférieurs aux tarifs de 1913, en valeur or. L'indice de 1913 étant pris pour unité, ils représentent seulement 0,68, au cours de 124 fr. la livre. Ils n'ont donc pas atteint le coefficient de dépréciation du franc consacré par la loi de stabilisation monétaire, ni la hausse de l'indice des prix.

De plus, le tarif en valeur or est inférieur à celui de tous les autres pays. Celui qui en approchait le plus, le tarif tchécoslovaque (0,72), vient d'être récemment relevé.

Pour les marchandises, avant la majoration mise en vigueur le 1er mars 1928, le coefficient applicable ressortait à 5,50, soit 1,10 en valeur or. Ce chiffre a été calculé d'après le prix moyen de la tonne kilométrique en 1913 et en 1927, en tenant compte de l'unification des tarifs réalisés en 1918,

et de la réduction de certains tarifs intervenue depuis cette époque.

A partir du 1er mars 1928, le coefficient ressort à 6,16, soit, en valeur-or, 1,23. Le tarif marchandises dépasse donc de 23 % le tarif d'avant-guerre. Mais, s'il est supérieur à ceux de l'Italie, de l'Espagne, de la Tchécoslovaquie et de l'Autriche, il reste inférieur à ceux des autres pays.

I. — Les tarifs actuels des chemins de fer comparés a ceux de 1913 (1).

(Compte tenu des dernières majorations, mais non compris les impôts sur les transports).

(*Indice* 1 *en* 1913)

	VOYAGEURS		MARCHANDISES	
	Coefficient de majoration par rapport aux tarifs d'avant-guerre		Coefficient de majoration par rapport aux tarifs d'avant-guerre	
	En papier du pays	En valeur or	En papier du pays	En valeur or (2)
France	3.40	0.68	6.16	1.23
Allemagne	1re cl. ..	1.38		
	2e cl. ..	1.10	..	1.42
	3e cl. ..	1.67		
Angleterre	1.50	1.50	1.60	1.60
Autriche (3)	..	1.03	..	1.12
Belgique	8.31	1.15	8.74	1.24
Espagne (3)	1.15	0.98	1.15	0.98
Etats-Unis	1.49	1.49	1.55	1.55
Italie (3)	1re cl. 3.25	0.89	3.85	0.94
	2e cl. 3.25	0.89	..	..
	3e cl. 3.00	0.83		
Norvège	2.10	2.03	1.94	2.00
Pays-Bas	1.59	1.57	1.83	1.60
Pologne	..	1.30	..	1.23
Suède	1.90	1.89	1.50	1.49
Suisse	..	1.62	1.52	1.52
Tchécoslovaquie	4.50	0.72	..	1.05

(1) D'après les renseignements donnés par M. Peschaud, secrétaire général du Comité de direction des grands réseaux. Cf. *Excelsior*, août 1930.

(2) Valeur or calculée au cours de 124 fr. la livre.

(3) Les indices donnés pour l'Espagne, l'Autriche et l'Italie tiennent compte des impôts, ceux-ci étant incorporés dans les tarifs et ayant été augmentés en même temps.

Chapitre II

L'Impôt sur les Transports par Voie ferrée.

Au prix résultant de l'application des tarifs, il faut ajouter le montant de l'impôt : l'usager l'acquitte en même temps que le prix du transport, et c'est la somme globale à payer qui l'intéresse. Or, le taux de l'impôt sur les transports par chemins de fer est actuellement très lourd. C'est en 1855 qu'un impôt, très modique à l'origine, a été établi en France sur les billets de voyageurs et sur les transports par grande vitesse. Pour restaurer les finances après la guerre de 1870, la loi du 16 septembre 1871 porta le taux de l'impôt à 23.20 %. En 1874, on y ajouta un impôt de 5 % sur les transports en petite vitesse, mais il fut supprimé quatre ans plus tard.

Les conventions de 1883 avaient lié la question de l'impôt à celle de l'abaissement des tarifs ; la réduction de l'un devait entraîner la réduction des autres. La loi du 26 janvier 1892 supprima l'impôt sur les transports en grande vitesse, sauf pour quelques catégories (excédents de bagages, chiens, etc.), et abaissa à 12 % l'impôt sur les voyageurs et sur les catégories de transports grande vitesse qui restaient taxées. Les tarifs furent ré-

duits corrélativement et la diminution du prix de transport atteignit dans l'ensemble 20 %.

Vers la fin de la dernière guerre, les nécessités financières conduisirent à frapper de nouveau les transports. La loi du 29 juin 1918 a élevé de 12 à 25 % l'impôt sur les transports de voyageurs et à 50 % pour les suppléments payés pour places de luxe. Elle a rétabli l'impôt sur les transports de marchandises en grande et petite vitesses, au taux de 10 % (5 % pour certaines denrées et marchandises).

Ces taux s'appliquaient aux tarifs en vigueur, majorations comprises, mais les majorations postérieures n'entraient pas dans le calcul de l'impôt.

La loi du 12 avril 1922, au contraire, a décidé que l'impôt porterait sur les tarifs de base ; mais elle en a élevé les taux à : 31,25 % pour les billets de voyageurs, et 62,50 % pour les suppléments sur places de luxe, de 10 % à 12 % et de 5 % à 6 % suivant les catégories pour les marchandises.

La loi du 22 mars 1924 a majoré l'impôt en y appliquant le double décime et porté ainsi les taux respectifs à 37,50 %, 75 %, 15 et 7,50 %. De plus, elle a élevé à 0,25 le droit de timbre des bulletins de bagages.

En 1926, à la suite de l'unification des relèvements sur tous les tarifs de voyageurs, l'impôt sur les abonnements de travail a été porté de 18 à 37,50 %, taux commun à tous les billets de voyageurs.

La loi du 29 avril 1926 a élevé de 0,30 à 0,50 le droit de timbre des récépissés.

Enfin, la loi du 3 août 1926, article 4, a réduit les taux respectivement à 32,50 % et 65 % pour les voyageurs et les suppléments pour places de luxe, à 11,50 et 5,75 % pour les marchandises. Mais cette réduction apparente correspond à une sérieuse aggravation, car, spécifie la loi, les taux nouveaux sont applicables, non pas comme les précédents, aux prix de base, mais aux prix totaux, toutes majorations et taxes comprises.

Si l'on tient compte à la fois des majorations de tarifs et de l'impôt, les prix par kilomètre de transport d'un voyageur (billet simple) font ressortir, par comparaison avec ceux de 1913, les différences suivantes :

En 1913 :	1re cl.	2e cl.	3e cl.
Prix de base (art. 1 des conditions générales)	0.10	0.0675	0.044
Impôt de 12 %	0.012	0.0091	0.005,28
Prix total	0.112	0.0756	0.049,28
Depuis la loi du 3 août 1926, pour l'impôt, et la décision ministérielle du 11 août 1926, pour les tarifs :	1re cl.	2e cl.	3e cl.
Prix de base	0.10	0.0675	0.044
Augmentat. de 240 %	0.24	0.162	0.1056
	0.34	0.2295	0.1496
Impôt de 32,5 % sur prix majorés de 240 %	0.1105	0.0745875	0.04862
Prix total	0.4505	0.3040875	0.19822

Le coefficient de majoration par rapport aux tarifs voyageurs d'avant-guerre, compte tenu de l'impôt, est de 4.10 ou, en valeur-or, 0 fr. 82. Le prix total d'un billet de voyageur est donc inférieur en 1928 au prix de 1913, en unités monétaires de même valeur, il est inférieur au coefficient de dépréciation de la monnaie (1).

Ici encore, la comparaison avec les autres pays est favorable à la France : sauf en Tchécoslovaquie (2), c'est en France qu'un billet de chemin de fer coûte le moins cher, même en y englobant la part du fisc. Résultat d'autant plus paradoxal que certains pays ne connaissent pas l'impôt sur les transports et que, parmi les Etats qui l'appliquent, la France occupe le premier rang pour le taux de l'impôt.

Pour les marchandises, le coefficient moyen de majoration, impôt compris, ressort à 6,77 % ou exprimé en francs or, à 1,35 %. Il est supérieur en valeur or, aux tarifs de l'Italie, de l'Espagne, de l'Autriche, de la Tchécoslovaquie et de l'Allemagne, dans lesquels le taux de l'impôt est d'ailleurs moins élevé qu'en France, mais il est inférieur aux tarifs des autres pays, bien qu'ils ne connaissent pas d'impôt sur les transports, ou qu'ils appliquent des taux d'impôt inférieurs à celui de la France.

---

(1) Voir le tableau page suivante.

(2) Compte non tenu de la récente majoration de ses tarifs.

LES TARIFS ACTUELS DES CHEMINS DE FER, IMPOT COMPRIS COMPARÉS A CEUX DE 1913

Compte tenu des dernières majorations sur les transports *(Indice* (1) *en 1913)*.

	VOYAGEURS			MARCHANDISES		
	TAUX DE L'IMPOT	*Coefficients de majoration par rapport aux tarifs d'avant-guerre*		TAUX DE L'IMPOT	*Coefficients de majoration par rapport aux tarifs d'avant-guerre*	
		En papier du pays	En valeur or (1)		En papier du pays	En valeur or (1)
France	32.5 % (65 % pl. de luxe)	4.10	0.82	5 et 10 % suiv. march.	6.77	1.35
Allemagne	1re cl. 16 % 2e cl. 14 % 3e cl. 11 %	.. .. ..	1.60 1.25 1.86	7 %	..	1.25
Angleterre (2)	..	1.50	1.50	(2)	1.60	1.60
Autriche	5 %	..	1.03	5 %	..	1.12
Belgique	2 %	8.30	1.14	2 %	8.70	1.23
Espagne	25 %	1.15	0.98	5 %	1.15	0.98
Norvège (2)	(2)	2.10	2.03	(2)	2.00	1.94
Italie	1re cl. 2e cl. 2 % 3e cl.	3.25 3.25 3.00	0.89 0.89 0.83	2 %	3.85	0.94
Etats-Unis	(2)	1.49	1.49	(2)	1.55	1.55
Pays-Bas	(2)	1.59	1.57	(2)	1.83	1.80
Pologne	(2)	..	1.30	(2)	..	1.23
Suède	(2)	1.90	1.89	(2)	1.50	1.49
Suisse	(2)	..	1.62	(2)	1.52	1.52
Tchécoslovaquie	20 %	5.00	0.80	15 %	..	1.20

(1) Valeur or calculée au cours de 124 francs la livre.

(2) Pas d'impôt sur les transports.

Chapitre III

Les Impôts sur les Automobiles.

Les transports par automobile ne sont pas assujettis, comme les transports par voie ferrée, à un impôt perçu sur les usagers, et calculé sur le prix du parcours voyageur ou marchandise.

Les automobiles sont soumises seulement à des impôts directs et indirects au profit de l'Etat, et à des taxes directes au profit des communes. Il est donc impossible, autrement que par des moyennes, de calculer la part de l'impôt dans le prix de transport acquitté par les usagers.

La loi du 25 juin 1920, article 63, a établi une taxe de luxe. Après diverses modifications, cette taxe frappe actuellement les ventes, effectuées par les constructeurs, les carrossiers ou les fabricants d'accessoires, d'automobiles neuves, châssis et carrosseries vendues isolément, d'accessoires et garnitures de luxe.

Le taux de la taxe est de 12 % pour les automobiles destinées exclusivement au transport des personnes, leurs châssis, carrosseries et accessoires ; de 6 % pour les camionnettes à usage mixte, servant éventuellement au transport des personnes concurremment à celui des marchandises, et les voitures des voyageurs de commerce.

La taxe ordinaire de 2 % sur le chiffre d'affaires s'applique aux voitures d'occasion, aux voitures exclusivement destinées au transport des marchandises, aux châssis utilisables seulement sur ces voitures. Le taux de 2 % s'applique aussi aux voitures achetées en vue d'assurer un service public de transports concédé, subventionné ou exploité par l'Etat, les départements, les communes ou les établissements publics hospitaliers.

Les entreprises simplement subventionnées par les collectivités locales, pour bénéficier du taux réduit de 2 %, doivent justifier que le montant annuel de la subvention qui leur est attribuée est au moins égal à la moitié de la taxe dont il est fait abandon (loi du 3 août 1926).

Les cyclecars, sidecars et motocyclettes neufs sont soumis à la taxe de luxe dans les mêmes conditions que les automobiles, à partir du prix de 7.500 fr., estimé en complet état de bonne marche et de fonctionnement.

La taxe à la circulation a été instituée par la loi du 25 juin 1920. En transférant à l'Administration des Contributions indirectes l'assiette et la perception de l'impôt, cette loi a transformé la taxe antérieure, assise sur la possession d'un véhicule automobile, en une taxe de circulation.

Avant la loi du 25 juin 1920, les voitures affectées au transport des personnes étaient seules imposées. Les voitures affectées au transport des marchandises ne l'étaient pas. Les camions, dont le nombre croissait de jour en jour, échappaient à

l'impôt, fait inadmissible, surtout depuis que la loi du 29 mars 1918 avait frappé d'un impôt de 10 % le transport des marchandises par voie ferrée.

Quant aux voitures automobiles publiques, elles supportaient seulement un droit fixe, d'après le nombre de places, et indépendant de leur puissance.

La loi du 25 juin 1920 a uniformisé le régime de l'imposition. Sont soumises à la taxe, les automobiles transportant des personnes ou des marchandises et circulant sur la voie publique, sans distinction, quant au principe de l'imposition, ni entre les voitures particulières et les voitures publiques, ni d'après la destination ou la nature des véhicules : automobiles, cyclecars, motocyclettes, bicyclettes à moteur, bateaux automobiles de plaisance.

Sont exonérés :

1° Les automobiles non affectées au transport des personnes ou des marchandises, tels que les tracteurs agricoles ou tracteurs de wagons sur rail, les remorques.

2° Les véhicules possédés en conformité des règlements du service militaire ou administratif et exclusivement utilisés pour les besoins du service (loi du 30 juin 1923).

3° Les wagons et voitures de tramways et chemins de fer d'intérêt local. Ils restent soumis à l'ancienne législation des voitures publiques.

4° Les véhicules automobiles destinés à la

vente et mis en circulation par les fabricants, marchands ou réparateurs.

Jusqu'à la loi du 3 août 1926, les camions et autobus assurant un service public de transports concédé ou subventionné par l'Etat, les départements ou les communes, étaient aussi exonérés. Ils restaient soumis à la réglementation antérieure à 1920. Ils n'étaient imposés que lorsqu'ils servaient au transport des personnes. On leur appliquait le tarif édicté par la loi du 8 avril 1910, majoré de 2 décimes par la loi du 22 mars 1924, s'ils contenaient 8 places au maximum. Si ce maximum était dépassé, ils étaient soumis au régime fiscal des voitures publiques.

Le bénéfice de l'exonération avait été refusé par la Cour de Cassation aux camions et aux autobus mis en circulation par les compagnies de chemins de fer d'intérêt général, et affectés au factage, au camionnage, etc.

Depuis la loi du 3 août 1926, les camions et autobus assurant un service public de transports concédé ou subventionné sont assujettis à la taxe de circulation dans les mêmes conditions que les autres automobiles, mais, ils continuent, nous l'avons vu, à bénéficier de l'exemption de la taxe de luxe.

Au principe compliqué de tarification établi par la loi de 1920, la loi du 3 août 1926 a substitué un tarif unique, établi d'après la puissance du moteur exprimée en chevaux-vapeur. Depuis la circulaire du ministre des travaux publics du 11 avril 1927, la vitesse de rotation est fixée à un chiffre uniforme

et forfaitaire pour chaque catégorie de voitures de tourisme ou camionnettes.

Pour les automobiles, le tarif, par cheval-vapeur et par an, est de :

72 francs pour les 5 premiers C. V. ;

90 francs pour les 5 suivants ;

108 francs pour les 10 suivants ;

126 francs pour les 10 suivants ;

144 francs pour les C. V. au-dessus de 30.

Le minimum d'imposition est de 360 francs par voiture, c'est-à-dire pour 5 C. V.

Les cyclecars subissent une taxe uniforme de 60 francs par C. V., sans minimum d'imposition; les motocyclettes, vélocipèdes et appareils analogues munis d'une machine motrice, un droit de 30 francs par C. V., sans minimum ; les bicyclettes à moteur auxiliaire dont le poids n'excède pas 30 kilogs et la vitesse 70 kilomètres à l'heure et qui demeurent susceptibles d'être actionnées par les pieds sont soumises à une taxe annuelle de 72 francs par place, ou à la taxe sur les motocyclettes, si elle est plus avantageuse.

Bénéficient d'une réduction de 50 % sur l'impôt :

1° Les véhicules à moteur alimenté par des gazogènes, ou fonctionnant à l'alcool méthylique.

2° Les voitures, camions, camionnettes, tracteurs et cyclecars d'ancienne fabrication, c'est-à-dire dont le châssis est sorti de l'usine depuis plus de neuf ans au 1er Janvier de l'année d'imposition (loi du 26 Mars 1927, article 57). Les voitures à gazogène peuvent cumuler cette réduction avec la

précédente et ne paient alors que 25 % de la taxe entière.

3° Les automobiles venant de l'étranger, si le constructeur possède en France un représentant accrédité auprès du ministre des Travaux publics pour demander la réception par type.

4° Les véhicules provenant des stocks américains.

En cas de réduction de l'impôt, les taxes municipales sont calculées sur le tarif réduit.

L'impôt est payable par année ou par trimestre. Un trimestre entier est dû, à quelque époque que commence ou cesse la circulation du véhicule. Mais un véhicule qui ne circule qu'un trimestre n'est pas passible des droits pour l'année entière, comme sous le régime antérieur de l'impôt direct.

La loi du 25 Juin 1920 majorait les droits perçus au profit de l'Etat de 25 %, en vue de constituer un fonds commun à répartir entre les départements, proportionnellement, décide la loi du 31 Juillet 1920, à la longueur des routes départementales, chemins de grande communication et chemins vicinaux à l'état de viabilité et de bon entretien existant dans chaque département.

La loi du 22 Mars 1924 a réduit à 10 % la part des départements et ces 10 % ne constituent plus une majoration mais sont compris dans le calcul de la taxe : 90 % vont à l'Etat, 10 % aux départements.

Le mode de répartition est d'ailleurs très critiqué. Il ne tient pas compte de l'intensité du trafic,

élément essentiel de l'usure des routes, dont le fonds commun a pour objet de couvrir l'entretien.

A la taxe de luxe et à la taxe de circulation, perçues au profit de l'Etat, viennent s'ajouter des taxes au profit des départements et des communes. La loi du 29 Décembre 1897 prévoyait seulement des taxes communales et subordonnait leur création à la suppression des droits d'octroi sur les boissons hygiéniques. La loi du 13 Août 1926 autorise les communes à en créer, sans toucher à leurs droits d'octroi, par délibération du Conseil municipal approuvée par le préfet. L'assiette et le recouvrement suivent les mêmes règles que pour la taxe d'Etat. Le taux ne peut excéder 17 % du principal de l'impôt, sans déduction du prélèvement de 10 % pour le fonds commun, sauf pour les communes qui levaient antérieurement des taxes plus fortes.

Depuis la loi du 13 Août 1926, les départements peuvent, par délibération du Conseil général, approuvée par décret, créer des taxes analogues, dont le maximum est fixé à 8.1/2 % de la taxe d'Etat.

Mentionnons enfin :

1° La taxe sur les prestations, égale à trois journées de travail par véhicule, due au 1er Janvier pour toute l'année, applicable (loi du 10 Juillet 1901) pour les automobiles, tracteurs (non agricoles), remorques, cyclecars, y compris les voitures des services de transports publics subventionnés ou concédés.

La taxe vicinale, que les conseils municipaux

ont la faculté de substituer à la taxe des prestations (loi du 31 Mars 1903), est constituée par des centimes additionnels aux contributions directes, et frappe les contribuables, indépendamment de la possession d'une automobile.

2° Les taxes de stationnement.

3° Les subventions spéciales pour dégradations extraordinaires aux chemins vicinaux, dues par les exploitants de mines, de carrières, de forêts, d'industries, et proportionnelles aux dégradations extraordinaires (loi du 21 Mai 1836).

4° La contribution mobilière et le droit proportionnel de patente sur les locaux affectés à usage de garages.

5° Enfin, la loi de finances pour l'exercice 1931-1932 vient d'autoriser les communes à établir des taxes sur les distributeurs automatiques d'essence.

Le régime fiscal des taxes à la vente et à la circulation est complété par des taxes à la consommation des essences et des huiles. On distingue les droits intérieurs et les droits d'importation. La loi du 17 Mars 1928 a abaissé les droits intérieurs et augmenté les droits d'importation.

Elle a réduit de 45 francs à 18 francs par hectolitre le taux du droit intérieur sur les huiles minérales raffinées ou lampantes et les essences de pétrole et autres, pures ou en mélange. La taxe est de 18 francs par 100 kilogs pour les huiles minérales de graissage et autres huiles minérales lourdes, pures ou en mélange.

Afin de favoriser l'emploi pour la force motrice

de l'alcool d'industrie en mélange avec les hydrocarbures, et surtout en vue de créer un débouché important aux alcools réservés à l'Etat, la loi du 17 Mars 1928 exempte de la taxe intérieure les essences, benzols et autres produits imposables, mélangés à l'alcool dans des proportions déterminées par arrêté du ministre des Finances.

La loi de finances pour l'exercice 1931-1932 vient d'élever la taxe intérieure sur l'essence de 2 francs par hectolitre.

En compensation de la réduction en 1928 des droits intérieurs, les taxes douanières à l'importation ont été majorées. Le nouveau tarif douanier a porté, avec coefficient de majoration 5 :

de 18 francs (tarif général) ou 9 francs (tarif minimum) par 100 kgs à 37 fr. 50 ou 12 fr. 50 le droit d'entrée sur les huiles de pétrole, de schiste et autres huiles minérales brutes ;

de 20 francs ou 10 francs par hectolitre à 26 fr. 40 ou 8 fr. 80 le droit sur les huiles raffinées et essences (1) ;

de 12 francs ou 9 francs à 46 francs ou 15 fr. 40 par 100 kilogs, le droit sur les huiles lourdes et résidus de pétroles et autres combustibles minéraux autres que ceux soumis à un tarif spécial (2).

---

(1) Sur les mêmes produits sortant d'une usine soumise à l'exercice, les droits sont de : 21,30 (tarif général), 7,10 (tarif minimum).

(2) Droits réduits à 26 fr. 40 (tarif général) et 81 fr. 80 (tarif minimum) sur les mêmes produits sortant d'une usine exercée.

Les étrangers qui pénètrent en France sur des véhicules automobiles doivent acquitter les droits d'importation et la taxe intérieure sur le combustible de leur voiture. Cependant, il existe une tolérance au profit des ressortissants des pays qui usent de réciprocité, pour les provisions contenues dans les réservoirs normaux du véhicule.

Mentionnons enfin la proposition de loi déposée en 1924 par M. Baron, député, tendant à remplacer les taxes sur l'automobile par une taxe unique sur les pneumatiques et les bandages.

Nous indiquons ci-dessous le produit de la taxe de circulation perçue par l'Etat sur les véhicules automobiles :

Produit de la taxe de circulation sur les automobiles

(Sous le régime des contributions directes)

1913	8.334.210 fr.
1914	9.990.479 fr.
1915	9.105.864 fr.
1916	8.727.204 fr.
1917	16.570.983 fr.
1918	15.521.526 fr.
1919	14.957.144 fr.

(Sous le régime des contributions indirectes)

1920	63.486.976 fr.
1921	102.341.695 fr.
1922	123.332.966 fr.
1923	148.403.086 fr.

1924	206.825.289 fr.
1925	313.667.367 fr.
1926	464.956.362 fr.

D'après les renseignements fournis par le Ministière des Finances, le rendement des diverses taxes a été le suivant en 1927 (1) :

Taxe de roulage perçue au profit de l'Etat : 619 millions.

Taxe de roulage perçue au profit des départements : 69 millions.

Taxe sur les essences : 866 millions, dont les neuf dixièmes sont supportés par l'automobile : 779 millions.

Taxe des prestations ou taxe vicinale : 60 millions.

Taxe locale (loi du 9 Août 1926). Aucune statistique générale n'est tenue à son sujet ; mais le montant ne dépasse pas 80 millions.

Total : 1.607 millions.

---

(1) Le Besnerais et Dugardin, *Bulletin de l'Association internationale du Congrès des chemins de fer,* Août 1929, p. 1266.

Chapitre IV

Comparaison des Prix du Transport par Chemin de Fer et par Automobile.

Des indications qui précèdent, il est difficile de dégager une conclusion précise sur le prix comparé des transports par voie ferrée et par automobile, entendu du prix total à acquitter par les usagers pour le service rendu. Les réseaux de chemins de fer appliquent des tarifs homologués, par voyageur ou par tonne et par kilomètre. L'impôt s'ajoute au prix résultant de l'application du tarif, et le total correspond à la somme à verser par le voyageur ou par l'expéditeur.

Au contraire, le prix du transport par automobile au kilomètre est impossible à déterminer pour les voitures particulières. Il comprend l'amortissement du prix de la voiture, la dépense d'essence, d'huile, de pneumatiques, les impôts et taxes. Mais si la dépense d'essence, d'huile, impôt compris, est proportionnelle à la distance parcourue, l'amortissement et surtout les taxes de luxe et de circulation sont indépendants de la longueur des parcours. Ce sont des frais généraux constants ; leur pour-

centage diminue en proportion inverse du nombre de kilomètres parcourus.

D'autre part, ces frais d'amortissement et d'impôts restent les mêmes, quel que soit le nombre de voyageurs ou le tonnage des marchandises transportés, et les dépenses de consommation ne leur sont pas strictement proportionnelles.

En résumé, le prix du transport automobile, par voyageur ou tonne kilométrique, est de plus en plus faible à mesure que le nombre des voyageurs, le poids des marchandises et les distances parcourues sont plus élevés. Il est donc impossible de fixer le prix unitaire du transport du voyageur ou de la tonne kilométrique par voitures particulières.

Des indications sont fournies, au contraire, par les prix des entreprises de transport et, notamment, par les prix pratiqués pour le transport des voyageurs par les services automobiles assurés par les filiales des compagnies de chemins de fer. Ces prix sont approximativement ceux des entreprises privées.

Ces tarifs, comme les tarifs de chemins de fer, sont établis par personne, mais, à leur différence, ils ne sont pas strictement proportionnels à la distance : ils tendent à s'abaisser à mesure que le circuit est plus long ; de plus, ils tiennent compte de l'existence d'entreprises privées concurrentes du service.

Voici quelques exemples empruntés aux tarifs de la S. T. A. R. N. (Société des Transports Auxiliaires de la région du Nord) :

	Distance	Prix	prix au km. p^r parcours total
Senlis - Compiègne.....	33 km.	13 fr.	0 fr. 393
Coucy-le-Château - Blerancourt - Compiègne..	41 »	18 »	0 fr. 439
Beauvais à Rouen (par Gournay en Bray).....	97 »	34 »	0 fr. 350
Arras - St-Quentin.....	74 »	27 »	0 fr. 364
Bapaume- Cambrai -Arras	79 »	30 »	0 fr. 38
Lillers - Arras.....	50 »	15 »	0 fr. 30
Berck-Plage - Le Touquet	27 »	6 50	0 fr. 24
Le Touquet - Calais	87 »	40 »	0 fr. 459
Boulogne - Le Touquet ..	32 »	25 »	0 fr. 78
Calais - Dunkerque - La Panne	66 »	17 50	0 fr. 265

Sur les circuits en autocars organisés par la Cie P. L. M., il est prévu un prix au kilomètre pour les parcours partiels, qui varie entre 0.40, 0.50, 0.60 et 0.70. Le prix au kilomètre du parcours total est assez variable, suivant la longueur des circuits, l'importance de la clientèle touristique, l'orographie des parcours (services en montagne).

En voici quelques exemples :

	Distance	Prix	prix au km. p^r parcours total
Nice - Marseille	259 km.	125 fr.	0 fr. 482
Annecy - Grenoble	114 »	60 »	0 fr. 526
Grenoble - Chamonix..	149 »	70 »	0 fr. 469
Besançon - Genève....	200 »	85 »	0 fr. 425
Mulhouse - Besançon..	197 »	75 »	0 fr. 38

Les écarts de prix kilométrique sont beaucoup plus sensibles sur la S. T. A. R. N. que sur les autocars P. L. M. Cette différence s'explique par le fait que les services automobiles P. L. M. sont plus

anciens, plus nombreux, et traversent des régions de tourisme, ce qui leur assure un monopole relatif et leur permet d'établir un prix moyen, tandis que la S. T. A. R. N. fonctionne dans des régions de plaines, plus industrielles que touristiques, est moins ancienne et a des lignes moins nombreuses, d'où concurrence avec d'autres entreprises et moindre facilité d'uniformité des prix sur la base d'un tarif moyen.

Comparons ces prix à ceux des chemins de fer qui, majorations et impôt compris, sont, rappelons-le, par voyageur et par kilomètre :

1re classe : 0.4505
2e classe : 0.3040875
3e classe : 0.19822

Nous constatons que tous, ils dépassent le prix de la 3e classe par chemin de fer, presque tous, le prix de la 2e classe, et qu'ils se placent généralement entre le prix de la 2e et celui de la 1re classe. La plupart même, sur le P. L. M., qu'il s'agisse d'un parcours partiel ou du circuit entier, sont supérieurs à ceux de la 1re classe par chemin de fer.

Nous pouvons conclure de ce rapprochement que, même avec les majorations qu'ils ont subies, même avec l'impôt énorme de 32.5 %, les billets de chemin de fer de 3e classe toujours, ceux de 2e classe ordinairement, ceux de 1re classe même quelquefois, coûtent moins cher que les billets de transport par automobile. La considération de prix n'est donc pas un élément déterminant dans la

lutte du rail et de l'automobile, sauf pour les voyageurs de 1re classe, tout au moins entre les lignes de chemin de fer d'intérêt général et les lignes concurrentes de transports automobiles en commun. Ce sont d'autres avantages qui peuvent déterminer les voyageurs à préférer l'automobile au chemin de fer.

MM. Le Besnerais et Dugardin ont comparé, dans l'annexe V de leur exposé au Congrès de Madrid, les tarifs des lignes régulières d'automobiles aux tarifs de chemins de fer, en valeurs ramenées en centimes-or.

(*Voir le tableau page* 135)

Les tarifs voyageurs transportés par automobile sont extrêmement variables et la comparaison est fort difficile. D'une façon générale, sur les lignes concurrentes du réseau ferré du Nord, les prix minima de l'automobile correspondent à ceux de la 2e classe de chemin de fer.

Mais il convient de faire une remarque fort importante. Quand on compare les prix du chemin de fer et de l'automobile, on prend pour terme de comparaison le prix entier par voie ferrée. Or, le prix entier ne joue pas dans la grande majorité des voyages, en raison des tarifs réduits imposés aux compagnies par les cahiers des charges, ou appliqués par elles de leur propre initiative.

La convention du 28 Juin 1921 a amélioré le régime des abonnements de travail, augmenté les réductions accordées aux familles nombreuses, aux

TARIFS DES LIGNES RÉGULIÈRES D'AUTOMOBILES COMPARÉS AUX TARIFS DES CHEMINS DE FER (en centimes-or).

RÉSEAUX FERRÉS CORRESPONDANTS	VOYAGEURS			MARCHANDISES		
	TARIF KILOMÈTRE		RAPPORT EN % AVEC L'AUTO	TARIF PAR TONNE KILOMÈTR.		RAPPORT EN % AVEC L'AUTO
	DE L'AUTO	DU CHEMIN DE FER		DE L'AUTO	DU CHEMIN DE FER	
Etat	4 à 6 8 à 12 pour les stations balnéaires	1re cl. 2e 3e 9 6 4	300 à 50 % p. la 2e classe	»	à 100 km. 43,4 à la tonne km. en G. V.	»
Est	4 à 7	»	»	»	23 à la tonne km. en P. V. 1re série	»
Alsace-Lorraine	5	»	»	32		»
Midi	5 à 6	»	»			»
Nord	5 à 10 6 pour les services subventionnés	»	D'une façon générale, les prix minima de l'auto correspondent au tarif de la 2e classe.	»	Nord : D'une façon générale, le tarif auto à 100 km. (petits colis exceptés) est identique au prix de P. V. 1re série et du tarif de factage cumulés.	»
P. O.	6 à 10			20 à 60	»	»
P. L. M.	2 à 12			15 à 88	»	»
Voies ferrées des Landes	5	2e classe : 3,2	64 %	»	»	»
Société des Chemins de fer Vicinaux	»	»	»	»	»	»
Chemins de fer départem.	6 à 10	»	»	»	»	»
Tramways de l'Indre	6	»	»	»	»	»
Régie des Tramways de l'Ain	8 à 10	4	50 %	»	Selon classes	»

mutilés et réformés de guerre, accordé des permis de circulation gratuits dans certaines circonstances aux parents des militaires morts au champ d'honneur pour se rendre au lieu d'inhumation, prévu la passation de conventions spéciales en vue de fixer les conditions de circulation des correspondances ou des prisonniers. Les militaires et les marins bénéficient du parcours au quart de place ; les enfants, du parcours gratuit ou à demi-place. Des réductions importantes sont accordées sur les billets d'aller et retour et sur les abonnements. Enfin, les compagnies accordent de larges réductions pour billets de famille, circuits touristiques, réunions sportives, expositions, pèlerinages, etc...

Nous avons vu que le montant total des recettes voyageurs à prix complet était constamment inférieur au montant des recettes à prix réduit. Dans les exercices depuis 1923, il atteint une proportion de 61 à 65 % seulement des recettes à prix réduit. Cette proportion suppose une proportion beaucoup plus élevée des voyageurs kilométriques à prix réduit, puisqu'il faut naturellement plus de voyages à même distance à prix réduit pour obtenir la même recette à prix complet. Par rapport aux recettes totales, le pourcentage des recettes à prix complet n'atteint même pas 40 %.

Pourcentage des recettes voyageurs
par catégories de prix

	PRIX COMPLET	PRIX RÉDUIT			
		Al. et Ret.	Abon.	Mil. et Marius	Aut. Réd.
1913	31.0	31.0	3.8	5.2	26.5
1926	39.3	37.7	5.8	3.0	14.2
1927	38.2	37.0	6.0	3.5	15.3
1928	37.6	37.1	6.0	3.2	16.1

Le tableau du tarif moyen par voyageur kilométrique fait ressortir la même idée sous une autre forme.

Tarif moyen par voyageur kilométrique
(sans l'impôt et sans les recettes supplémentaires)

1913	3 centimes 39
1919	4.68
1920	6.05
1921	6.11
1922	6.03
1923	6.10
1924	8.84
1925	8.03
1926	10.68
1927	11.41
1928	11.42

Si l'on applique à ce dernier chiffre l'impôt de 32.5 %, on obtient un tarif moyen de 15 cent. 13, qui demeure inférieur au tarif plein de la 3e classe, impôt compris (19 centimes 822). Grâce aux voyages à tarif réduit, le tarif moyen est inférieur de

23.60 % au prix d'un voyage kilométrique en 3e classe, malgré l'appoint, dans le calcul de la moyenne, des voyageurs de 1re et de 2e classes et des places de luxe.

La considération de prix peut, au contraire, être déterminante et, à elle seule, attirer les voyageurs vers l'automobile, lorsque la compagnie de chemin de fer est une petite compagnie, dont les tarifs sont sensiblement plus élevés que ceux des chemins de fer d'intérêt général. Si le voyageur a le choix entre le chemin de fer et sa voiture particulière, il préfèrera se servir de sa voiture, même si le prix réel du voyage est plus élevé, parce que, en raison des avantages propres de l'automobile, il tiendra compte seulement de la dépense d'essence ; il négligera l'amortissement et l'intérêt de son prix d'achat, ainsi que la taxe de circulation, parce que, plus il parcourra de kilomètres, moins ces frais généraux compteront dans l'ensemble des frais de transport. Et si le propriétaire de l'automobile voyage en famille, la dépense sera sensiblement la même que s'il voyage seul. Le prix du transport ne sera plus multiplié, comme s'il voyageait en chemin de fer ou en autobus, par le nombre de personnes transportées : il sera à peu près le même pour quatre personnes que pour une seule. Le prix unitaire du voyageur kilométrique sera donc considérablement abaissé et pourra descendre à un niveau inférieur à celui du transport d'un voyageur en 3e classe de chemin de fer.

En résumé, les prix du transport automobile des voyageurs sont tout au plus égaux et souvent supérieurs à ceux du transport par voie ferrée en 2e classe. La concurrence est donc moins une question de prix qu'une question de commodité, de fréquence, de rapidité et d'horaire.

La tarification ne semble pas être une arme efficae contre cette concurrence. Il n'est pas surprenant qu'on ait peu cherché à agir contre elle par la voie des tarifs, surtout si l'on tient compte de la difficulté de discriminer le trafic concurrencé et l'importance de la perte qu'entraîne sur le trafic acquis toute mesure tarifaire non localisée. Cependant, il convient de noter qu'en France, la crainte de l'automobile n'a pas été étrangère au fait que les tarifs voyageurs ont été, dans leur ensemble, notablement moins relevés que les tarifs marchandises.

Quoi qu'il en soit, les mesures tarifaires ont surtout porté sur les voyages en groupe, les aller et retour de fin de semaine et du dimanche, la création de billets d'abonnements d'un mois entre points désignés, la réduction des prix des abonnements généraux, l'établissement ou l'élargissement des billets de famille, des billets d'excursion, des billets spéciaux pour stations balnéaires ou thermales, la durée de validité des aller et retour, la faculté d'arrêts en cours de route, le transport rapide et à bas prix des automobiles accompagnées, avec voyage gratuit pour le chauffeur et faculté de les utiliser en cours de route.

Ces diverses mesures sont d'ailleurs, dans leur généralité, applicables sur l'ensemble des réseaux qui les admettent, et ne sont pas limitées à telles relations déterminées, spécialement concurrencées. Elles sont donc tout autant, sinon plus, orientées vers le développement du trafic des voyageurs, dans les cas où une réduction de prix est susceptible de le favoriser, que dirigées contre les services automobiles concurrents (1).

Pour les marchandises, les tarifs de transport par camions automobiles sont encore plus variables que les prix de transport des voyageurs par autobus. Ils se règlent en général sur ceux des chemins de fer, tout en leur restant légèrement inférieurs. Sur les lignes automobiles de la région du Nord, le tarif automobile aux 100 km. est identique au tarif de la petite vitesse, tarif de factage compris (2). L'automobile l'emporte ici pour les petites distances, parce qu'elle évite les frais de prise de marchandises dans les magasins pour les porter à la gare, et de livraison de la gare d'arrivée au domicile du destinataire, qui grèvent le prix du transport par chemin de fer. Cet avantage de prix disparaît pour les transports à grande distance, surtout en ligne directe, et la voie ferrée retrouve alors la supériorité sur la route au point de vue du coût du transport.

---

(1) Exposé de MM. Le Besnerais et Dugardin, Bulletin précité, p. 1262.

(2) Bulletin, loc. cit., p. 1285.

La tarification des marchandises transportées par fer, présente, par contre, des défauts qui favorisent la concurrence automobile, sur les petites distances. Par la forme même des barêmes décroissants et l'application de charges terminales indépendantes de la distance,cette tarification grève lourdement les transports sur les faibles et moyens parcours, sur lesquels la concurrence exerce le maximum d'action. Elle comporte surtout une application stricte du principe de l'égalité de traitement et de l'obligation légale des tarifs, rançon du monopole de fait des voies ferrées, mais source d'une infériorité grave devant un concurrent nouveau, auquel ce principe n'est pas appliqué. L'assouplissement des tarifs de chemins de fer serait une condition essentielle au rétablissement de l'égalité entre le rail et la route.

Une réaction se dessine actuellement contre l'unification des tarifs réalisée en 1920. Sans doute, la tarification d'avant-guerre, spéciale à chaque réseau et façonnée sur chaque catégorie de transports, a-t-elle été, avec raison, abandonnée, en raison de sa complication extrême, du travail considérable qu'elle exigeait des exécutants, et dans un but d'unification, en liaison avec le nouveau régime de solidarité financière des réseaux. La simplification et l'unification des tarifs étaient nécessaires, mais elles ont été poussées trop loin et s'adaptent mal à la diversité des transports. De divers côtés, on réclame un assouplissement de la tarification et, en particulier, un retour modéré au

système des « prix fermes » d'avant-guerre, dont le caractère commercial procurerait aux chemins de fer un moyen de défense contre leurs concurrents.

Dans son rapport sur le budget de 1928, M. de Tinguy du Pouet se faisait l'écho de ces doléances. « Le remaniement de nos tarifs, disait-il, n'a pas assez tenu compte de la nature des objets transportés, ni des conditions dans lesquelles ce transport s'effectuait. C'est par l'établissement de tarifs différentiels analogues à ceux qui fonctionnaient avant la guerre, qu'il pourra être porté remède à la situation ».

Dans sa séance du 22 Février 1928, le Conseil supérieur des Chemins de fer, examinant les mesures à prendre pour parer au déficit de 1928, a donné un avis favorable à l'établissement de prix fermes sur des itinéraires déterminés. Au lieu d'une tarification rigide à la tonne et au kilomètre, le prix ferme tient compte des conditions du trafic, de la concurrence ; c'est un prix à forfait établi pour telle catégorie de marchandises, notamment lorsque des transports réguliers doivent être effectués sur tel itinéraire déterminé. Cette politique marque une tendance à la commercialisation, qui assouplit les tarifs et les adapte mieux à l'évolution du trafic.

D'après nos renseignements personnels, l'Administration hésite cependant à entrer dans cette voie. Le ministère des Travaux publics et le Conseil supérieur se sont sans doute décidés à établir

certains prix fermes ; mais ils se déclarent réfractaires à la généralisation de cette politique. Sans doute, une telle politique demande-t-elle beaucoup de prudence, puisqu'elle repose sur des considérations d'opportunité et que les modifications des conditions de transports, qu'il s'agisse d'abaissements de prix ou de facilités données aux usagers, doivent être examinées d'après les cas d'espèces et limitées aux transports sur lesquels s'exerce la concurrence. Néanmoins, la politique des prix fermes pour des marchandises et des relations déterminées constitue un assouplissement susceptible d'être assez largement appliqué et d'être amélioré par l'admission plus libérale de formules de primes au tonnage et à la régularité.

D'autres mesures tarifaires ont été prises par les réseaux de chemins de fer contre la concurrence automobile, par exemple : tarif d'abonnement pour le trafic par wagons, navettes, tarif réduit des fûts vides en retour, transport gratuit de la glace accompagnant certaines denrées, primes de tonnage et de régularité, prix fermes dans les tarifs de groupage, prix de domicile à domicile etc.

Sur les grandes distances, les frais de prise à domicile et de livraison à domicile représentent une faible portion du prix du transport, et le chemin de fer semble reprendre l'avantage, en raison de la capacité de transport des wagons et des trains, supérieure à celles des camions automobiles.

Titre II

Comparaison des Transports par fer et par route à d'autres points de vue que le Prix du Transport.

En résumé, si l'on élimine les voitures appartenant à des particuliers, le chemin de fer d'intérêt général est plus avantageux que l'automobile, au point de vue du prix de transport, pour les 2e et 3e classes, et pour le trafic de marchandises à longue distance. A cet égard, il est en mesure d'affronter avec succès la concurrence des lignes d'automobiles.

Le prix du transport ne joue donc qu'un rôle secondaire dans la lutte entre l'automobile et le chemin de fer, ou jouerait plutôt, si on laisse de côté les voitures particulières, en faveur de la voie ferrée. Mais, l'automobile rachète cette infériorité par d'autres avantages qui expliquent son développement.

L'un de ceux qui semblent impressionner le plus les usagers, c'est le transport direct de domicile à domicile. Le voyageur qui prend le train est obligé de se rendre à une gare parfois éloignée, puis de la gare d'arrivée au lieu de destination : d'où des pertes de temps et des frais. L'automobile vient le prendre à sa porte et le conduit au point de des-

tination. De même, pour les marchandises, elle évite les manutentions au départ et à l'arrivée, les camionnages entre les gares et les points de départ et d'arrivée, qui entraînent des pertes de temps et grèvent le prix du transport, surtout à petites et moyennes distances.

D'autre part, les trains ne desservent que les points traversés par les voies ferrées. Sans doute, la création de lignes nouvelles remédie dans une certaine mesure à cet inconvénient et multiplie les lieux desservis. Mais, l'établissement d'une ligne de chemin de fer est très coûteux et pèse lourdement sur les résultats de l'exploitation. Malgré la mise en service de nouvelles lignes, le réseau ferré n'offre pas de mailles aussi serrées que le réseau routier. L'automobile peut aller partout où il y a une route, s'adapter exactement aux besoins de tous les usagers, en quelque lieu qu'ils soient ou qu'ils veuillent se rendre.

De plus, la multiplicité des routes lui permet de suivre toujours le trajet le plus court, le plus direct. Les itinéraires par chemin de fer sont moins souples, plus rigides. Le tracé des lignes a été conçu en rayonnant de Paris vers les frontières, en passant par les grandes villes. Le trafic est rapide et sans transbordement sur ces artères principales. Mais, veut-on joindre deux localités situées sur deux artères différentes, il faut changer de train plusieurs fois, attendre dans des gares des trains qui ne correspondent pas. L'inconvénient est plus grave pour le trafic des marchandises, soumises

à de nouvelles manutentions, à des causes de lenteur dans l'expédition, à des risques de perte et d'avaries.

Les Compagnies de chemins de fer ont aperçu depuis longtemps cet inconvénient et y ont largement remédié par des itinéraires transversaux rapides : Manche-Océan, Bordeaux-Genève, Lille-Dijon-Lyon, etc..., assurant même la liaison entre plusieurs réseaux ou avec des compagnies de navigation maritime.

Mais, en dehors de ces grands itinéraires, les transbordements et les lenteurs subsistent sur les lignes secondaires, lorsque le voyageur ou la marchandise n'ont pas la chance de trouver une ligne qui joigne directement la localité de départ et la localité d'arrivée, et sont obligés d'emprunter un itinéraire en ligne brisée.

Autre avantage de l'automobile : elle s'arrête à volonté, peut prendre ou laisser des voyageurs ou des marchandises sur tous les points du parcours. Les trains n'ont que des points d'arrêts fixes et ne desservent pas les localités intermédiaires. Et même les trains rapides « brûlent » de nombreuses gares ou stations, obligeant les voyageurs au départ ou à destination des gares intermédiaires à employer un second train pour rejoindre ou quitter le rapide.

Remarquons cependant que, ici encore, il y aurait lieu de faire une discrimination entre les automobiles particulières et les lignes d'automobiles, tout au moins pour le trafic des voyageurs. Le particulier qui voyage part de chez lui, passe où il veut, s'arrête quand il lui plaît, le long du parcours,

arrive au lieu même de destination. Une ligne de transport en commun suppose un itinéraire fixe, sans détours. Les voyageurs ne sont pris ni conduits à domicile, ni sur tous les points du parcours. Ils doivent joindre l'autobus ou le quitter aux points terminus, ou à des arrêts intermédiaires fixes. Néanmoins, l'autobus garde sur le train la supériorité d'itinéraires plus souples, d'arrêts plus nombreux, qui peuvent, en outre, se plier aux besoins de la clientèle, se modifier même suivant les heures, les jours, les saisons. Les voies ferrées, les gares et les stations restent établis aux mêmes points, même si le trafic disparaît et la desserte d'une localité nouvelle nécessite des frais considérables.

Les Compagnies de chemins de fer ont essayé de rémédier à ces inconvénients. Pour les voyageurs, elles ont organisé des services automobiles qui assurent le transport des personnes et des bagages entre le domicile et les gares de départ ou d'arrivée, ou le transport d'une gare à une autre, dans les villes où n'existe pas de gare centrale (à Paris), ou le service d'une gare à une localité éloignée. La Compagnie du chemin de fer du Nord transporte les voyageurs, les jours de courses à Chantilly, en les amenant en autobus de certains points déterminés de Paris à la gare du Nord et en les répartissant dans Paris au retour, pour le prix du billet ordinaire. Mais ici, le chemin de fer ne se suffit plus à lui-même. Il demande à l'automobile sa collaboration.

Des efforts ont été faits pour améliorer les horaires, les correspondances entre les lignes, mais

il reste beaucoup à faire sur les itinéraires secondaires. Le remède aux défauts signalés : arrêts trop peu fréquents, desserte liée trop étroitement à la voie établie, serait d'une application difficile et onéreuse, hors de proportion souvent avec le trafic à assurer. L'emploi d'automotrices est parfois susceptible de fournir une solution, principalement sur les lignes secondaires, mais leur rendement est trop souvent limité par l'impossibilité de les utiliser à d'autres trains qu'à ceux de la matinée ou de la soirée. La meilleure formule serait, dans bien des cas, pour les itinéraires à fréquentation faible ou irrégulière, la substitution au service par chemin de fer d'un service automobile, qui possède l'avantage d'opérer par petites unités fréquentes et relativement rapides, et de desservir toutes les localités situées sur le parcours.

Cette substitution a été effectuée pour les chemins de fer départementaux du Puy-de-Dôme. La Cie de l'Est a établi des services d'autobus à la place ou en complément de trains à faible trafic, entre Lunéville et Bruyères, Challerange et Apremont, Verneuil l'Etang et Marles. On nous assure que les chemins de fer du Tarn-et-Garonne sont appelés à disparaître prochainement et à être remplacés par des lignes d'autobus.

Dans d'autres cas, le ministère des travaux publics s'est refusé à admettre cette substitution. Par exemple, sur la ligne de Draguignan aux Arcs, il a préféré conserver le service par voie ferrée, et il le double par un service automobile pour le trafic en période chargée.

La substitution de l'automobile au train est quelquefois partielle : sur la ligne de Cannes à Grasse, on a remplacé certains trains seulement par des services automobiles, d'autres trains continuant à fonctionner aux heures où un trafic leur est assuré.

Enfin, la création de services routiers se justifie parfois par d'autres considérations que la concurrence des automobiles. La Compagnie P. L. M. a remplacé certains trains par des autobus entre les gares de Laroche et de Ravières pour faciliter le passage de la « rafale des express » tout en desservant les stations auxquelles ceux-ci ne s'arrêtent pas. Cette même raison a conduit à une substitution analogue entre Orange et Avignon, et, sur la Cie de l'Est, entre Troyes et Sens.

Mentionnons enfin les essais récents en Angleterre d'une locomotive pouvant rouler sur rails ou sur route indifféremment.

Pour bénéficier des avantages des entreprises automobiles, les grands réseaux ont été amenés à créer eux-mêmes des lignes automobiles, non plus à la place de voies ferrées, mais en vue d'assurer des trafics non desservis par les chemins de fer. La Compagnie P. L. M. était entrée dans cette voie dès 1919. La formation de Sociétés auxiliaires de transports automobiles a été formellement encouragée par les pouvoirs publics et ces sociétés ont été constituées par les divers réseaux en 1928, avec le concours des réseaux secondaires.

Ces exploitations n'ont trait actuellement qu'aux

voyageurs et aux messageries. Le transport des marchandises de petite vitesse n'est pas encore entré pour la plupart des sociétés filiales, dans la période de réalisation.

On trouvera à la page 152 les résultats de l'exercice 1928, les seuls publiés par la Statistique des réseaux, et ceux de l'exercice 1929, d'après les rapports des Conseils d'administration.

Pour les marchandises, l'inconvénient des manutentions entre domicile et gare porte surtout sur les messageries en grande vitesse des marchandises peu lourdes et peu encombrantes par expéditions partielles. Aux pertes de temps et aux frais résultant de ces manutentions et du camionnage, il faut ajouter les risques d'avaries, multipliés par le nombre des opérations, la nécessité d'emballages réglementaires, conséquence de la responsabilité sans cesse accrue, imposée par les lois aux chemins de fer, les formalités d'expédition. L'automobile marque ici sa supériorité : sa capacité est mieux adaptée que celle d'un wagon à cette catégorie d'expéditions, et l'automobile peut aller chercher la marchandise chez l'expéditeur et la remettre directement au destinataire.

Ici la concurrence de l'automobile au chemin de fer est assez sérieuse, surtout pour les denrées périssables, la marée, qui exigent un transport rapide, avec le minimum de manutentions. Cette situation est symptomatique pour le ravitaillement de Paris. Les Halles sont à plusieurs kilomètres des gares, sans raccordement par voie ferrée, sauf par

SERVICES DE TRANSPORTS AUTOMOBILES EN RAPPORT AVEC LES GRANDS RÉSEAUX

Résultats de l'Exercice 1928.

Réseaux	Nombre de lignes	Longueur des lignes	Nombre de véhicules	Nombre de places	Recettes brutes	Trafic réalisé		Recettes désintéressées			Nombre de lignes	Nombre de véhicules	Recettes brutes				
						Nombre de voyageurs	Nombre de kilomètres-voyageurs	Nombre de voyageurs	Nombre de kilomètres-voyageurs	Recettes			Nombre de voyageurs	Nombre de kilomètres-voyageurs	Recettes		Nombre de kilomètres-voyageurs
		Km															
Est	9	618	8		199.175			249.153		249.153			2.999.505	33.162			
Alsace-Lorr.	19	1.152	7		99.981	5.255		295.254		295.254				498.018			
Nord	15	531	13	5.412	215.437	96.823		373.116	496	373.612			2.666.666	124.000			
Est	18	1.016	24	3.996	573.957	42.594		430.665	6.552	437.216			2.000.000	96.253			
P. O.	16	2.285	19	3.729	192.333	84.594								168.586			
P. L. M.	195	21.291	245	98.380	3.452.942	911.716		13.979.496	227.671	14.207.166				1.279.170			
Midi	7	2.616	13	640	288.555	16.018		1.285.142		1.285.142				49.264			

Résultats de l'Exercice 1929

Est							
Alsace-Lorr.							
Nord	26	995			1.279.999	878.944	
		228					
Est							
P. O. (1)	55				454.792	54.276	
P. O. (2)					120.000	27.502	
P. L. M.	224	15.366			3.266.666	724.666	
Midi		1.755					

(1) Services de jonction.

(2) Services de remplacement de trains pour l'alimentation en gare d'autres lignes ou pour assurer des relations nouvelles entre différents réseaux.

la ligne d'Arpajon. Pour éviter les frais, les lenteurs, les avaries qui résulteraient des manutentions exigées par les transbordements, les primeurs, les bestiaux même sont amenés par camions automobiles. Des camions-citernes apportent le lait de l'Ile-de-France. Les asperges de Vineuil, le cresson de Corbeil arrivent aux Halles par automobiles. En partant des lieux de production à la fin de l'après-midi, ils sont sur le carreau dans la nuit. Récemment, deux sociétés productrices de camemberts se sont même organisées pour le transport de leurs produits de Normandie à Paris par la route.

Les Compagnies de chemins de fer et surtout la Compagnie du Nord, une des plus atteintes par cette concurrence, en raison des distances plus courtes desservies par son réseau, ont poursuivi la lutte sur ce terrain, en dehors de la politique des prix fermes, par des tarifs de groupage et de domicile à domicile. Le groupage, effectué par des entreprises filiales, a pour but d'éviter le coût des expéditions divisées. Il consiste à « ramasser » toutes les expéditions destinées à la même localité, à les prendre et à les livrer à domicile. Le service de groupage est utile aux usagers comme aux compagnies. Il dégage les expéditeurs du transport à la gare, des formalités d'expédition, dont il se charge en bloc. Il permet de simplifier, quelquefois même de supprimer l'emballage ; il aboutit à l'unité du contrat de transport de domicile à domicile. Il profite aux réseaux, en simplifiant les formalités et en évitant les manutentions, il diminue le

prix de revient du transport, assuré par wagons complets, au lieu de l'éparpiller entre plusieurs trains roulant à wagons partiellement chargés. Le prix du transport pour les usagers s'en trouve sensiblement diminué. Le tarif G. V. 100 comprend ainsi de nombreux tarifs de groupage, notamment pour des denrées périssables, qui s'expliquent tous par la préoccupation de lutter avec succès contre la concurrence automobile.

Le groupage et le transport de domicile à domicile combinent le rail et la route. Cette collaboration se manifeste aussi dans un procédé technique qui se développe rapidement aux Etats-Unis et en Grande-Bretagne, et est entré dans sa période d'essais sur les grands réseaux français et sur les chemins de fer allemands. C'est l'emploi de cadres (containers) ou coffres en acier, construits de manière à pouvoir être chargés, soit sur des wagons, soit sur des camions automobiles. Ces cadres, analogues à ceux employés pour les déménagements, sont portés par des camions automobiles, qui recueillent les expéditions à la porte des clients ; ils sont ensuite montés sur wagons, puis déchargés sur camions, au moyen de grues, à la gare de destination. L'emploi de ces cadres évite toute manipulation des marchandises entre le domicile des clients et les gares, comme entre les gares de transbordement. Il facilite aussi les transbordements sur bateaux, ou entre voies ferrées à écartements différents. Il réduit les frais de manutention, d'emballages, les risques de pertes et d'avaries. Il promet

d'être efficace pour reprendre à la route une large partie du trafic marchandises qu'elle avait enlevé au chemin de fer, et pour développer l'automobilisme comme affluent de transport vers la voie ferrée.

Cette concurrence se manifeste d'ailleurs sur la partie la moins importante du trafic des marchandises, la grande vitesse. Elle est moins marquée sur la petite vitesse, surtout quand il s'agit de marchandises lourdes ou encombrantes : le chemin de fer aurait ici à redouter plutôt la concurrence des canaux. Pour ces transports et, d'une manière générale, pour les transports à grande distance, le chemin de fer retrouve sa supériorité sur l'automobile, par suite du coût moins élevé du transport et surtout de sa capacité beaucoup plus grande. La charge utile moyenne des trains de marchandises, sur le P. L. M., est passée de 210 tonnes environ, en 1913, à 280 tonnes, en 1927 : la charge moyenne brute, de 530 tonnes à 710. Sur le réseau de l'Est, la charge utile moyenne est montée de 201 tonnes, en 1913, à 344, en 1927, et la charge brute moyenne, de 475 tonnes à 852. La charge moyenne par wagon est passée de 9 à 14 tonnes. L'automobile est un mode de locomotion de petite capacité, plus souple et préférable pour le détail, pour les transports de poids moyens à moyenne distance. Le chemin de fer est un mode de grande capacité, plus lourd à manier, mais supérieur pour les transports importants.

Seul, en raison de sa capacité, il est en mesure d'assurer la généralité des transports pour les voya-

geurs et surtout pour les marchandises. La capacité de transport des voitures de chemins de fer du monde entier est d'environ 20 millions de places ; celle des automobiles, de 100 millions de places, soit cinq fois plus. Mais les automobiles sont très inégalement réparties entre les divers pays. En France, on compte seulement 600.000 places d'autobus contre 2 millions de places de chemin de fer (1). Il faut, il est vrai, ajouter au premier nombre, celui des places des voitures individuelles.

Mais le nombre des places n'est pas le seul élément de la capacité du transport. Celle-ci est aussi fonction de la régularité, et des distances parcourues. Or, la supériorité du chemin de fer est ici évidente sur les transports automobiles. Il assure, sur toutes les lignes, bonnes ou mauvaises, le service toute l'année. Tous les jours, en toute saison, les trains circulent suivant des horaires réguliers, qu'ils aient ou non des voyageurs à transporter. Beaucoup de services automobiles sont saisonniers ou, l'hiver, n'ont lieu que quelques jours par semaine, les dimanches, les jours de foires et de marchés, etc... Les voyageurs sont toujours assurés de trouver un train à l'heure indiquée, pendant toute l'année.

Quant aux distances parcourues, la moyenne kilométrique est bien plus élevée sur les chemins de fer que sur les lignes d'autobus.

Pour les marchandises, la capacité de transport

---

(1) Le Besnerais, Conférence du 23 Décembre 1930.

des chemins de fer est encore bien supérieure à celle des camions. Pour les camions, on l'évalue à 11 millions de tonnes dans le monde entier ; pour les voitures de chemins de fer, à 100 milions de tonnes. Le tonnage kilométrique accuse encore la supériorité du chemin de fer ; il représente 36 milliards pour l'automobile, 690 milliards pour les chemins de fer, soit 19 fois plus. La proportion, en France, est à peu près la même. Le tonnage par automobile comprend des transports particuliers d'usine à magasin, qui n'emploient pas toute la capacité utile des véhicules, ou ne représentent que des allées et venues à courte distance (1).

Le chemin de fer l'emporte aussi sur l'automobile au point de vue de la sécurité. Les grands réseaux publient depuis quelques années la statistique des accidents causés aux personnes par l'exploitation des chemins de fer.

Nombre de voyageurs victimes d'accidents de trains

	TUÉS	BLES.	TUÉS : PAR MILLION		
			de Voyageurs transportés	de Kilomètres parcourus par les Voyageurs	de Kilomètres parcourus par les trains de Voyageurs
1923	45	303	0.0821	0.002	0.171
1926	41	391	0.0821	0.002	0.071
1927	8	151	0.0110	0.003	0.033
1928	28	261	0.0341	0.009	0.1061

(1) Le Besnerais, loc. cit.

Agents des chemins de fer

	TUÉS	BLES.	TUÉS Par [illegible]	BLES. Par [illegible]
1923	16	113	0.038	0.273
1926	14	121	0.031	0.274
1927	13	82	0.030	1.191
1928	12	53	0.0274	0.1214

Le nombre des tués et des blessés est infime, si on le compare à celui des personnes tuées et blessées par la circulation automobile.

	NOMB. DE DÉCÈS
1924	1.626
1925	2.089
1926	2.160
1927	2.379
1928	2.941
1929	3.741

Le nombre des personnes tuées par accidents d'automobiles a plus que doublé de 1924 à 1929. En cette dernière année, il a dépassé une moyenne de 10 personnes par jour. Le nombre des blessés peut être évalué à vingt fois le nombre des personnes tuées. Le nombre des victimes d'accidents de chemins de fer tend, au contraire, à diminuer régulièrement. En 1928, le nombre des voyageurs et des agents tués n'a pas dépassé 40 : le nombre des blessés, 314. Ces nombres représentent des pourcentages bien faibles par rapport au nombre des personnes transportées et aux distances parcourues.

La sécurité du transport résulte aussi des conditions rigoureuses de recrutement du personnel et de la mise en jeu de la responsabilité des accidents

causés aux personnes, des pertes, avaries et retards dans le transport des marchandises, de la réglementation des délais de transport. Les réseaux offrent une surface suffisante pour garantir le paiement des indemnités, tandis que beaucoup de petits services de transports automobiles sont exploités par des entrepreneurs qui négligent de faire la dépense de l'assurance. D'autre part, l'absence de réglementation engendre des procès longs et coûteux, car la responsabilité des dommages causés aux personnes et aux choses par les accidents d'automobiles n'est pas réglée par des textes précis mais par une jurisprudence en pleine évolution.

La réglementation et la sécurité du trafic ne sont pas avantageuses seulement pour les usagers. Elles donnent au chemin de fer une supériorité sur l'automobile au point de vue général et social. A cet égard, le chemin de fer assume certaines charges propres utiles à la collectivité. Il assure gratuitement les transports de la poste, des prisonniers, des agents des contributions indirectes et des douanes ; au quart du tarif du cahier des charges, le transport des militaires et des marins ; à tarif réduit, le transport des familles nombreuses, des mutilés, des ouvriers dans la banlieue, etc... Par suite d'arrangements amiables, il effectue à prix réduit les transports du ministère de la guerre et de divers autres ministères. Les services automobiles ne remplissent pas cette fonction sociale. Ils échappent ainsi à de lourdes charges qui grèvent les chemins de fer et dont le montant, en 1930, dépasse un milliard de francs pour l'ensemble des chemins de fer d'intérêt général.

Titre III

Comparaison des Conditions d'Exploitation des Chemins de Fer et des Lignes de Transports Automobiles.

La supériorité des chemins de fer sur les automobiles au point de vue de l'intérêt général est compensée pour les réseaux par une lourde charge. Ce n'est pas la seule à laquelle échappent les services automobiles, et il est nécessaire, après avoir comparé ces deux modes de transport au point de vue du public, de les opposer au point de vue des conditions d'exploitation. C'est un aspect du problème de la concurrence du rail et de la route, puisque ces conditions influent sur la qualité du service rendu et son prix de revient.

L'exploitation d'une ligne d'automobiles n'est soumise, en France, à aucune autorisation (licence, concession) des pouvoirs compétents. L'entrepreneur est tenu seulement de faire une déclaration à la Préfecture et d'observer des conditions de sécurité pour le matériel. Encore ces règles ne s'appliquent-elles qu'au transport en commun des personnes. Les services de transport des marchandises sont des entreprises privées entièrement libres.

Aucun plan d'ensemble n'existe en vue d'adapter le tracé des lignes automobiles à l'intérêt général. Les entrepreneurs choisissent librement leurs itinéraires, d'après l'importance probable du trafic, soit en concurrence avec les lignes de chemins de fer, soit dans d'autres directions.

De nombreuses lignes de transports en commun des voyageurs reçoivent des subventions des département et des communes. L'Etat en prend une partie à sa charge, lorsque le service n'est en concurrence, ni avec d'autres services automobiles déjà subventionnés par lui, ni avec des lignes de chemin de fer.

Les tarifs des entreprises de transports sont librement établis par elles. Ils ne sont soumis à homologation administrative que pour les lignes subventionnées.

Au point de vue administratif, les entreprises automobiles sont donc placées dans des conditions d'exploitation plus favorables que les compagnies de chemins de fer. Elles choisissent librement leurs itinéraires, leurs tarifs, leurs horaires. Elles peuvent ainsi adapter leur service et ses conditions aux besoins du trafic, les modifier, les assouplir, si le trafic vient à évoluer.

Les tracés des lignes de chemins de fer ont été établis, suivant un plan d'ensemble, par les pouvoirs publics, de manière à desservir l'ensemble du territoire. Les réseaux doivent assurer sur toutes les lignes un service régulier. Un minimum de deux trains doit fonctionner chaque jour,

dans chaque sens, sur l'horaire imposé par le service de la poste, même s'il n'y a aucun voyageur. Les Compagnies doivent, en outre, transporter tout le trafic qui se présente, sans pouvoir faire de choix. Tout train de voyageurs, par exemple, comporte des places de 1re classe, même si, sur telle ligne, il n'y a pas un seul voyageur de cette classe par an. Les réseaux doivent transporter toutes les marchandises et tous les voyageurs, sans faire de choix entre les éléments plus ou moins avantageux ; ils doivent appliquer les mêmes prix aux personnes ou aux objets d'une même catégorie, sans pouvoir accorder de tarifs plus faibles aux parties du trafic plus rémunératrices.

Les tarifs de chemins de fer résultent d'un cahier des charges. Leur modification exige un avis du Conseil supérieur des Chemins de fer et l'approbation du ministre des Travaux publics : longue procédure qui ne permet pas aux compagnies de modifier immédiatement un tarif, de substituer, du jour au lendemain, un prix ferme à un prix kilométrique pour combattre la concurrence automobile.

La modification des tarifs est d'ailleurs malaisée, en raison des éléments complexes et des charges particulières qui contribuent à leur fixation. La convention de 1921 a posé le principe que les réseaux doivent équilibrer leurs recettes et leurs dépenses, d'où l'automatisme des tarifs ; mais, en raison des lourdes charges qui les grèvent, cet équilibre, malgré l'accroissement constant des

recettes depuis 1921, n'a pu jouer dans le sens d'une diminution des tarifs. L'augmentation des charges a, au contraire, nécessité des majorations successives des prix du transport.

Les chemins de fer supportent d'abord, nous l'avons vu, des charges d'intérêt général, sous forme de parcours à assurer gratuitement ou à prix réduit. Les économies en résultant pour l'Administration ou les usagers diminuent d'autant les recettes des réseaux et pèsent sur leurs conditions d'exploitation.

Nous avons déjà mentionné, en chiffres absolus et en pourcentages, la part des transports à prix réduit dans l'ensemble des recettes voyageurs. Voici le montant, en 1928, des charges résultant de la gratuité ou des réductions de tarifs stipulées par les clauses du cahier des charges :

P. T. T.	557.302.558 fr.
Militaires et marins	147.880.899 fr.
Agents des Contributions indirectes et des Douanes	24.540.989 fr.
Prisonniers	2.307.658 fr.
Arrangements amiables pour les transports de la guerre et de divers ministères	12.620.584 fr.
TOTAL	744.652.688 fr.

Les chemins de fer supportent, d'autre part, de lourdes dépenses pour leur personnel, dont les traitements et les retraites sont déterminés avec l'approbation des pouvoirs publics. Par suite des

réajustements des salaires et traitements, la part du personnel dans les dépenses d'exploitation accuse un chiffre de plus en plus élevé, malgré les efforts des compagnies en vue de réaliser des compressions dans les effectifs.

Part du personnel des grands réseaux dans les dépenses d'exploitation

		% DES DÉPENSES TOTALES
1921	3.531.050.786	47.6 %
1922	3.730.430.340	55.9 %
1923	3.731.044.991	54.3 %
1924	4.184.634.385	54.9 %
1925	5.030.216.235	58.0 %
1926	5.579.977.945	54.8 %
1927	6.086.241.720	54.8 %
1928	6.552.516.752	56.83%

La part du personnel représente donc plus de la moitié des dépenses d'exploitation. Les services automobiles privés travaillent avec un personnel beaucoup moins nombreux ; ce personnel ne jouit pas d'un traitement élevé, ni de retraites. De plus, la journée de huit heures est strictement appliquée sur les réseaux de chemins de fer, ce qui alourdit le prix de revient, en exigeant un personnel plus nombreux. Les entreprises privées échappent à toutes ces charges.

Les compagnies de chemins de fer ont, en outre, à supporter l'intérêt et l'amortissement des capitaux pour l'établissement des voies et pour leur entretien. En 1929, ces dépenses se sont élevées respectivement, pour l'ensemble des réseaux, à

1.900 millions et à 2 milliards 200 millions, soit au total 26 % des dépenses des chemins de fer. En 1930, les charges du capital social et des emprunts se sont élevées à 2.880 millions et les dépenses d'exploitation à 13.961 millions.

Les impôts directs et indirects que supportent les automobiles ont rapporté, en 1929, 2 milliards et demi. Ce produit correspond à peu près aux dépenses d'entretien des routes, qui se sont élevées en 1929 à 2.800 millions. Les automobiles paient donc sensiblement l'intégralité des frais d'entretien des routes, mais elles n'acquittent pas les dépenses de leur construction. Or, la dépense d'établissement des voies représente 12 % des dépenses annuelles des chemins de fer.

Toutes ces charges propres aux chemins de fer les mettent, au point de vue financier, dans une situation inférieure à celle des services automobiles. Alors que les résultats de leur exploitation se traduisent par un produit net, les charges du capital et les primes de gestion ont absorbé le produit net sur tous les exercices depuis 1921, sauf en 1926, et le résultat financier net de l'exploitation s'est soldé sur tous les exercices, excepté 1926, par un déficit. Ce déficit atteint, pour l'exercice 1930, 1.292 millions. Les déficits successifs creusent des trous dans le fonds commun. Comme il doit rester constamment en équilibre, on est obligé de combler le déficit par des avances de l''Etat au fonds commun, ou par l'autorisation donnée aux réseaux d'émettre des obligations, dont l'Etat assurerait le service, ou enfin par une augmentation des tarifs.

CONCLUSIONS

L'étude de l'évolution du trafic des chemins de fer depuis la guerre nous a montré la complexité du problème du rail et de la route. Il ne saurait être résolu par des formules simplistes destinées à frapper l'imagination des profanes : la lutte du pot de terre contre le pot de fer ; la route tuera le rail. Appréciée à la lumière des statistiques, la concurrence de l'automobile au chemin de fer n'apparaît pas du tout comme si générale et si rapide qu'elle doive entraîner, à plus ou moins brève échéance, le triomphe de la route sur la voie ferrée. Le trafic des grands réseaux, tant voyageurs que marchandises, reste constamment supérieur au mouvement d'avant-guerre, et leurs recettes commerciales, même réduites au produit des tarifs de 1913, sont en plus-value régulière sur celles de cet exercice.

Néanmoins, les recettes des dernières années sont moins favorables. A la progression des exercices précédents a succédé une stagnation relative. Opposé à l'accroissement intense de la circulation automobile, ce ralentissement suggère naturellement à l'esprit l'impression d'un rapport de causalité entre ces deux phénomènes. Non pas qu'il soit aisé de traduire ce rapport en une formule mathé-

matique, faute de pouvoir éliminer les autres facteurs qui agissent sur les transports par chemin de fer et de dégager des statistiques une idée précise du trafic automobile, surtout par véhicules individuels. Très approximativement, les grands réseaux français évaluent de 0.05 à 2 % pour les voyageurs, à 0.51 % pour les marchandises, les pertes que leur occasionne le transport des personnes et des choses par les voitures particulières, de 0.22 à 0.57 % le trafic voyageurs, de 0.02 à 0.08 % le trafic marchandises en moins [illegible] des lignes de transports automobiles sur route.

Mais cette vue d'ensemble ne donne qu'une impression fort imparfaite de la concurrence automobile. Celle-ci ne s'exerce pas uniformément sur toutes les catégories du trafic, ni sur toutes les lignes de chemin de fer. Elle atteint le mouvement des voyageurs de 1re et de 2e classes, mais non celui des voyageurs de 3e classe ; elle agit plus sur les transports en grande vitesse qu'en petite vitesse. Son action n'est pas non plus identique sur toutes les distances : les transports à grande distance, soit de personnes, soit de marchandises, sont moins touchés que les transports à petite ou moyenne distance.

Enfin les résultats de la lutte de la route contre le rail se répartissent très inégalement suivant les régions, suivant les lignes. La moyenne que dégage l'étude des statistiques d'ensemble des grands réseaux est très imparfaite ; elle ne rend pas compte des disparités géographiques. La concurrence

affecte certainement les lignes secondaires à trafic irrégulier, beaucoup plus que les grandes lignes. L'absence de renseignements par ligne ne permet malheureusement pas de dresser un tableau détaillé des mouvements des transports sur chaque itinéraire. Les compagnies de chemins de fer d'intérêt local sont fortement atteintes aussi par la concurrence automobile. Les données statistiques récentes manquent pour en évaluer les effets ; on évalue la perte de 20 à 53% pour le trafic voyageurs, de 10 à 20 % pour les marchandises, du fait de l'exploitation concurrente des lignes régulières de transports automobiles.

On voit, par ces indications, combien l'interprétation des faits comporte de nuances. Il convient de dégager de leur diversité et de leurs causes complexes les solutions du problème de la concurrence du rail, au lieu de conclure, d'une généralisation hâtive, à la condamnation des chemins de fer.

La suppression des chemins de fer, la dépose des voies ferrées et la substitution de lignes automobiles, a trouvé des défenseurs jusque dans la presse la plus sérieuse. C'est pourtant une solution d'un radicalisme extrême que ne commande pas l'état de la concurrence, et dont les faits ne tarderaient pas à démontrer l'absurdité.

Tout d'abord, les voies ferrées existent, avec leur infrastructure, leur suprastructure, les installations matérielles, gares, stations, signalisation, etc. Ces aménagements représentent une dépense

engagée de plusieurs dizaines de milliards. Leur destruction laisserait intacte la charge de l'amortissement et de l'intérêt de ces capitaux, qui constituent environ le dixième du portefeuille national de valeurs mobilières. Qui en prendrait la charge ? Certainement pas l'Etat. Ce seraient les entreprises de transports automobiles, successeurs des compagnies de chemins de fer ; à leurs charges propres viendrait s'ajouter le poids écrasant de la rémunération de tous les capitaux engagés par les réseaux de chemins de fer, d'autant plus lourd qu'ils représenteraient un actif anéanti. Les frais de destruction des voies et installations, d'aménagement de routes à la place, seraient loin d'être négligeables et grèveraient encore les exploitations automobiles. Au lieu de détruire un élément aussi essentiel de l'outillage national, il est évidemment plus sage de l'utiliser.

La substitution intégrale de l'automobile au chemin de fer est une pure chimère. La voie ferrée possède, nous l'avons vu, une capacité de transport infiniment supérieure à celle de l'automobile, qui lui permet d'assurer le déplacement par grandes masses et à grandes distances des voyageurs et des marchandises, avec une dépense de personnel et de combustible beaucoup moins élevée. « Le Chemin de fer du Nord transporte tous les jours, chaque nuit plutôt, 80.000 tonnes de charbon, dont 20.000 à destination de la région parisienne. Cela représente la charge de 2.000 camions de 10 tonnes, qui devraient circuler la nuit, comme le jour, à

raison de 4 voyages aller et retour par 24 heures, sans compter le repos du personnel, soit 8.000 camions, 8.000 remorques, 16.000 hommes... et une fameuse circulation sur les routes... Eh bien ! ce transport, le chemin de fer du Nord l'assure, à l'heure actuelle, avec 6 % de l'ensemble de ses parcours de trains. Rien qu'en personnel, pour le faire par automobile, il faudrait 16.000 hommes, c'est-à-dire 22 % de l'effectif actuel du chemin de fer du Nord » (1).

La capacité énorme de transport des chemins de fer résulte non seulement de la puissance de traction des locomotives, mais de la circulation du matériel roulant sur rail. Pour assurer le trafic des milliards de tonnes kilométriques transportées par les trains, il faudrait créer de nouvelles routes, avec points d'échanges, garages de matériel, gares de triage, appareils de signalisation ; pour épargner du personnel, on attellerait à un seul moteur des dizaines de remorques ; pour éviter l'usure effroyable des routes parcourues par une telle circulation, il faudrait un aménagement technique bien plus coûteux encore que celui des routes actuelles, peut-être les garnir de bandes métalliques. En un mot, on réinventerait le chemin de fer (2).

On le reconstituerait non seulement au point de vue technique, mais au point de vue adminis-

---

(1) Le Besnerais, Conférence du 23 Décembre 1930.

(2) Le Besnerais, loc. cit.

tratif et financier. La création et l'aménagement de telles routes exigerait des capitaux énormes. Qui en supporterait la charge, sinon les entreprises de transports ? L'intensité de la circulation sur les routes ne pourrait continuer à s'exercer sous le régime d'une complète liberté. L'intérêt général, comme la régularité du débit, commanderaient que toutes les régions soient desservies et qu'aucun itinéraire ne soit doublé par des compagnies rivales. On retomberait ainsi sous le système de la réglementation avec concession administrative : tracés imposés par les pouvoirs publics, monopole du service pour chaque itinéraire, obligation d'assurer le service des régions à faible trafic, fixation d'horaires avec service minimum imposé. Les réseaux de chemins de fer sont astreints à assurer le service de la poste, le transport gratuit ou à prix réduit des prisonniers, des agents du fisc, des militaires et marins, des ouvriers, des mutilés, etc... ; les cahiers des charges imposeraient aux entreprises automobiles les mêmes obligations, dictées par l'intérêt de l'Etat ou par l'intérêt social. Ils réglementeraient minutieusement les tarifs de transport, les conditions de sécurité, les délais, les responsabilités. Ainsi serait bientôt rétabli, au détriment des compagnies de transport sur route, le régime administratif des chemins de fer, avec sa rigidité, son manque de souplesse, avec les obligations qu'il entraîne. Les entreprises ne pourraient plus choisir les itinéraires, les distances, les catégories de trafic, les plus avantageux et délaisser les autres,

pratiquer des prix amiables variables avec la nature de la clientèle. Elles seraient tenues d'assurer tout le trafic, dans toutes les régions, pour tous les voyageurs et pour toutes les marchandises, au même prix pour les personnes ou les objets d'une même catégorie. Elles auraient à assurer des transports à tarif réduit ou gratuits ; enfin, à supporter la rémunération et l'amortissement des capitaux d'établissement et d'entretien des routes.

Ces obligations alourdiraient singulièrement les charges financières des compagnies de transports automobiles. Elles élèveraient considérablement leur prix de revient et, par conséquent, le prix à payer par les usagers. Or, les tarifs des lignes automobiles sont déjà supérieurs à ceux des réseaux de chemin de fer, sauf pour les places de luxe et quelquefois de 1re classe et pour certaines marchandises à petite distance, l'automobile évitant les frais de camionnage. La substitution généralisée de l'automobile au chemin de fer se traduirait donc par une élévation très sensible des frais de transport.

En résumé, la disparition des chemins de fer serait une politique désastreuse pour les usagers comme pour l'économie nationale, puisque la hausse des tarifs de transport entraînerait la hausse générale des prix des matières premières et des produits pour les producteurs et les consommateurs. Elle surchargerait les routes d'un trafic supplémentaire énorme, qu'elles absorberaient moins facilement que les voies ferrées, la capacité du matériel ferroviaire étant supérieure à celle des

automobiles. Il en résulterait un embouteillage formidable des routes, une diminution de la vitesse commerciale et de la sécurité, et la nécessité de créer des routes nouvelles et spéciales très coûteuses, à la place d'une voie ferrée qui existe et dont il faut amortir le coût.

Cette dépense supplémentaire, ne trouvant pas sa compensation dans une réduction des prix de transport, ou une amélioration de la vitesse, de la sécurité, etc..., serait une charge sans contre-partie pour l'économie générale. Des voies nouvelles enlèveraient des terres à la production agricole, des terrains à l'industrie, au commerce, à l'habitation, sans utilité. D'autre part, les transports automobiles exigent un personnel de beaucoup supérieur en nombre à celui des chemins de fer : deux hommes suffisent à conduire une locomotive à laquelle sont attelées plusieurs dizaines de wagons ; il faut un homme par camion-remorque. Le trafic automobile exclusif absorberait donc, pour assurer un trafic de même capacité, un contingent supplémentaire de plusieurs millions d'individus. Ce prélèvement sur la masse productive aggraverait la pénurie de main d'œuvre due à l'insuffisance de la natalité. Il ne serait pas néfaste seulement à l'économie du temps de paix, mais à la défense nationale. Certes, la dernière guerre a mis en relief les éminents services que rend l'automobile au cours des hostilités. Par la souplesse de ses itinéraires, elle est moins sensible aux coups de l'ennemi que le chemin de fer, plus facile à atteindre dans son trafic par la prise

ou la destruction d'un nœud de voies ferrées. Mais l'automobile reste inférieure au chemin de fer, au point de vue militaire, par sa moindre capacité de transport et par le personnel qu'elle nécessite et qu'elle enlève aux effectifs de combat ou aux usines de munitions.

Eliminons donc la vision utopique d'un système de locomotion où le chemin de fer aurait disparu. Faut-il, à l'inverse, résoudre le problème du rail et de la route par la suppression de l'automobile ? Cette solution paraîtrait, sans doute, plus chimérique encore. L'automobile constitue un mode de transport d'appoint. Les chemins de fer n'avaient pas fait disparaître les entreprises de roulage et de transports de voyageurs sur routes ; l'automobile a pris la place de ces entreprises ; elle joue leur rôle avec une puissance multipliée par la puissance de sa traction mécanique. Elle se sert de voies déjà existantes, mais elle a réveillé leur activité somnolente et elle ne leur demande que des opérations d'aménagement et d'entretien. Multiplier les instruments de transport, tout en utilisant au maximum un outillage préexistant et mal employé, c'est un résultat doublement heureux pour l'économie générale, comme pour la défense nationale. Sans doute, le coût du transport est-il plus élevé, mais cet inconvénient s'atténue ou se compense, dans certains cas, par des avantages propres à l'automobile.

Les deux solutions extrêmes sont à éliminer ; le rail et la route doivent vivre tous les deux. Le

problème reste donc entier. Quelle solution convient-il d'y apporter ?

Une première solution consiste à le considérer comme indifférent, et à préconiser le maintien du statu quo. L'automobile n'est pas toujours la rivale du chemin de fer. Parmi les voitures particulières, ou même les voitures publiques, beaucoup circulent exclusivement dans les villes, ou sur des itinéraires non desservis par des trains, sur des routes transversales joignant deux voies ferrées. Dans tous ces cas, l'automobile constitue un mode de locomotion indépendant, qui complète le chemin de fer sans le concurrencer.

D'autre part, la concurrence de l'automobile au rail est fort limitée et ne se fait guère sentir sur l'ensemble du trafic. S'il reste stationnaire, du moins, il ne diminue pas et les derniers exercices marquent même une progression, après un fléchissement assez accusé. Recettes, nombre de voyageurs et tonnage de marchandises à toutes distances et à un kilomètre ont nettement augmenté depuis la guerre. Les chemins de fer restent les gros pourvoyeurs des transports terrestres ; ils en assurent la presque totalité ; le pourcentage de la concurrence, de l'aveu même des représentants des compagnies, est infime.

Ce pourcentage n'exprime, il est vrai, qu'un taux moyen. Il est beaucoup plus élevé, si l'on considère séparément telle ligne de chemin de fer, telle classe de voyageurs, telle catégorie de marchandises, telle distance. La perte subie par les com-

pagnies, et surtout par les compagnies locales, atteint parfois 10, 20 et même 50 et 60%. Mais qu'importe? diront les partisans du statu quo. Si la concurrence est plus active, s'exerce en faveur des lignes automobiles, c'est qu'elles assurent aux usagers de meilleures conditions de transport. La loi de l'offre et de la demande joue, et le public choisit le mode de locomotion le plus avantageux, soit comme prix, soit comme rapidité, comme confort, etc... La concurrence est favorable aux usagers: plus la lutte est âpre entre les entreprises rivales, plus elles tendent à abaisser leurs prix, à améliorer les conditions offertes. Les grands réseaux n'ont-ils pas cherché à garder le terrain menacé, à reprendre le terrain perdu, par des abaissements de tarifs, des prix fermes, des tarifs de groupage ? De même, ils ont créé des combinaisons de billets de famille, de billets pour circuits, des services mixtes par fer et par automobile.

Mais la politique du statu quo n'est pas aussi conforme qu'il le paraît à la doctrine libérale. Celle-ci suppose que la concurrence joue librement, en dehors de toute intervention des pouvoirs publics. Cette condition n'est pas réalisée en notre matière. Les entreprises de transports automobiles exercent leur activité en toute liberté, elles choisissent leurs itinéraires, leurs clients, fixent leurs prix et les modifient à leur gré. Les grands réseaux sont astreints aux lourdes obligations administratives et financières d'un cahier des charges, qui grèvent leur prix de revient et enlèvent toute souplesse à

leur exploitation. Ils ne peuvent refuser les transports moins avantageux, diversifier leurs prix, modifier du jour au lendemain leurs tarifs, pour retenir une partie de la clientèle qui menace de leur échapper. Les entreprises privées peuvent se réserver une marge assez large de bénéfices en n'acceptant que le meilleur du trafic. Les grands réseaux ne peuvent réaliser que des bénéfices limités; la procédure des changements de tarifs est longue et la décision ne dépend même pas d'eux. Les tarifs sont fonction d'un prix de revient élevé, en raison de charges spéciales, sans cesse croissantes, qui conduisent plus sûrement à des majorations qu'à des diminutions.

Les conditions de la concurrence ne sont donc pas égales. D'un côté, les entreprises automobiles jouissent d'une complète liberté, de l'autre, les chemins de fer sont assujettis à des règles administratives étroites et à de lourdes charges financières. Cette inégalité est défavorable aux usagers. Les entreprises de transports sur routes savent que les réseaux ne sont pas en mesure d'abaisser leurs tarifs du jour au lendemain; elles peuvent en toute sécurité maintenir les leurs au même niveau. Les charges des chemins de fer croissent sans cesse ; comme leurs tarifs doivent couvrir toutes les dépenses d'établissement ou d'exploitation, et que les déficits des réseaux tombent dans le fonds commun, les tarifs tendent constamment vers la hausse.

Le rapport de M. Fournier vient de proposer

une nouvelle majoration de 24 % sur les tarifs voyageurs, de 10 % sur les tarifs marchandises ; si elle était adoptée, les prix auraient subi depuis 1913 des augmentations respectives de 321,60 % et 417 %. Ces nouvelles majorations placeraient les entreprises automobiles dans une situation plus favorable encore; elles leur permettraient d'attirer à elles une nouvelle portion du trafic ferroviaire sans abaisser leurs prix, à moins qu'elles ne les haussent au niveau des prix majorés. Dans un cas comme dans l'autre, il serait fait bon marché de l'intérêt du public.

Le régime actuel mérite donc d'être condamné. C'est un régime boîteux, qui tend à égaliser les prix de transport au niveau le plus élevé. Le prix de revient des chemins de fer en fixe le minimum. Les lignes automobiles n'ont pas intérêt à adopter des tarifs moins élevés. Elles règlent approximativement leurs tarifs sur ceux des chemins de fer et, comme le prix de revient des réseaux va sans cesse en augmentant, le prix de tous les transports, ferroviaires ou routiers, tend à une hausse continue.

Faussée par l'inégalité des charges, la concurrence aboutit au nivellement des prix au taux le plus élevé et, grâce à son régime de faveur, l'automobile réussit à enlever au chemin de fer une partie de son trafic, tout en se réservant une marge de profit plus élevée. Aussi les réseaux, et avec eux beaucoup d'économistes, préconisent-ils l'extension aux transports automobiles des charges que supportent les transports par fer, notamment des deux ca-

tégories les plus importantes : les frais d'établissement et d'entretien des routes; l'impôt sur la circulation, qui prélève au profit de l'Etat une part considérable du prix payé par les usagers des chemins de fer.

Les réseaux de chemins de fer supportent toutes les dépenses d'entretien des voies ferrées, infrastructure, suprastructure, installations ; ils supportent une partie des dépenses d'établissement, dans une mesure qui a varié avec les conventions successives qui les ont régis. Pour l'exercice 1929, les dépenses d'établissement à la charge des réseaux ont atteint 2.169 millions, et la part supportée en sus par l'Etat n'a pas dépassé 253 millions. Les dépenses d'entretien se sont élevées à 2 milliards environ. A elles seules, ces charges représentent 26% des dépenses des réseaux.

Au contraire, les automobiles circulent sur les routes sans participer aux frais d'établissement. La circulation est gratuite sur les routes pour tous les usagers : piétons, animaux, véhicules bénéficient des voies publiques sans acquitter de droits de parcours. Leur situation est comparable à celle des usagers des canaux, qui ne participent pas aux frais d'établissement et aux dépenses d'entretien de ces travaux d'art.

Cette assimilation n'est rigoureusement exacte que pour les piétons et les animaux. Encore les habitants des communes sont-ils astreints pour eux, leurs animaux et leurs véhicules, à l'impôt des prestations, qui les oblige à fournir un certain nombre

de journées de travail pour l'entretien ou la création des chemins vicinaux. Les véhicules supportent divers impôts. Ces impôts sont particulièrement lourds pour les automobiles. Sans doute, ils ne sont pas perçus sous forme de droits de passage, d'usage des voies publiques. Le fait générateur de l'impôt, depuis la loi du 25 juin 1920, n'est plus la possession d'une automobile, mais la circulation ; mais celle-ci s'entend d'un fait général et non de l'usage de telle ou telle voie. Néanmoins, les droits perçus sur l'essence et l'huile correspondent bien à une circulation, à l'usure qu'elle occasionne aux routes. Enfin les exploitations industrielles, minières ou forestières supportent par des subventions proportionnelles les conséquences des dégradations extraordinaires qu'elles ont causées aux chemins vicinaux.

Si l'on additionne les taxes affectées par spécialité aux chemins vicinaux et les divers impôts payés par les automobilistes et dont le produit tombe dans le budget général ou dans les budgets locaux: droits de circulation sur les automobiles, taxes sur les voitures publiques, droits de douane sur les essences et pétroles, contributions indirectes sur les benzols, droits sur les permis de conduire, taxe de luxe sur la vente des automobiles, taxes vicinales, taxes de stationnement, prestations, il résulte d'après une statistique établie par M. Le Trocquer, que les usagers de la route apportent au Trésor public et aux collectivités locales une contribution qui oscille entre 2 milliards 800 millions et 3 milliards.

Cette contribution correspond à peu près à l'ensemble des dépenses d'entretien des routes et chemins de l'Etat, des départements et des communes. On peut donc affirmer que l'automobile supporte indirectement la charge de l'entretien des routes.

Remarquons toutefois : 1° que le total de la contribution comprend le produit d'impôts (prestations, taxes sur les voitures publiques) acquittés par des usagers autres que les automobiles et qui dégradent peu les routes.

2° qu'il comprend le produit de la taxe vicinale, perçue non pas sur les usagers, mais sur tous les contribuables de la commune, sous forme de centimes additionnels aux contributions directes.

Sous ces réserves, les usagers de la route couvrent à peu près les frais d'entretien des routes. Mais ils ne participent pas à l'intérêt et à l'amortissement des dépenses d'établissement, et se trouvent ainsi dans une position plus favorable que les chemins de fer pour le calcul de leur prix de revient.

Pour rétablir l'égalité, certains auteurs ont préconisé le retour au système des péages (1), pratiqué sous l'ancien régime. Ce système n'est pas aussi anachronique qu'il le semble au premier abord. Il existe encore aujourd'hui en France quelques routes et ponts à péage. Le plus grand pont du monde, récemment inauguré par le Président de la République à Plougastel, et qui relie les deux rives de l'Elorn, au fond de la rade de Brest, est un pont à péage. La route à péage a trouvé récemment des appli-

(1) XXX, Revue politique et parlementaire, 1928.

cations nouvelles avec les autostrades ou routes spéciales affectées au trafic automobile. Le chemin de fer de Clermont-Ferrand au sommet du Puy-de-Dôme a été remplacé en 1926 par une route accessible aux seules automobiles, construite par la Compagnie des tramways du Puy-de-Dôme avec ses propres ressources, sans subvention ni allocation du département. Cette route est accessible à toutes les voitures automobiles, moyennant un droit de péage fixé à 10 fr., 20 fr. ou 30 fr. selon la puissance du moteur, augmenté de 5 fr. par voyageur en sus de 2, et majoré de 10% au profit du département.

En Italie, la Société anonyme des Autostrades a construit et mis en exploitation une route spéciale pour automobiles de Milan au lac Majeur, avec embranchements sur Côme et Varèse, et d'autres autostrades, qui font partie d'un plan d'ensemble qui s'étend à toute l'Italie, sont en préparation. Les voies sont construites et exploitées par des sociétés privées, mais sous le contrôle et avec la participation financière de l'Etat. L'Etat concède «la propriété» et l'exploitation à la société pendant 50 ans. L'autostrade et les installations lui feront retour sans indemnité à l'expiration de la concession et il se réserve la faculté de rachat à toute époque. Il participe aux bénéfices, et il garantit, à titre d'avance remboursable, l'intérêt et l'amortissement des obligations pour une somme déterminée.

L'entreprise couvre ses dépenses par le produit de droits perçus sur les usagers. Une route spécialement aménagée leur permet de réaliser une

économie sur la consommation de l'essence et l'usure des pneumatiques. Pour établir le tarif des droits de circulation, la Société retient 60% de cette économie, afin d'attirer les usagers en leur laissant une part de l'intérêt pécuniaire qu'ils ont à emprunter l'autostrade. Ils en retirent d'ailleurs d'autres avantages économiques: réduction des frais d'entretien des véhicules et des risques de dommages personnels ou matériels.

Le système des routes à péage paraît présenter de sérieux avantages. La perception des droits faciliterait l'établissement de statistiques détaillées de la circulation sur les routes, sans obliger l'Administration à des recensements périodiques, coûteux et imprécis dans leurs résultats.

Il semble conforme à l'équité de faire supporter la charge des routes par ceux qui y circulent et qui les dégradent, et non par des contribuables qui peut-être ne les parcourent qu'à pied, peut-être même n'habitent pas la région.

Cependant le système des routes à péage se heurte à de graves objections et les pays anglo-saxons, comme la France, l'écartent catégoriquement. La perception des droits de circulation engendrerait des formalités et des pertes de temps. Elle serait peu à peu impossible, par suite de l'augmentation de la circulation des véhicules et de leur vitesse. Elle serait d'un recouvrement difficile et coûteux. Pour la condamner, il suffit de se rappeler les lenteurs du contrôle des voitures aux portes de Paris les dimanches, qui ont abouti à la suppression du « bulletin vert ». Le péage est peu conforme à la

notion économique de la liberté de la circulation. La gratuité et la liberté de la route développent les relations, en évitant des formalités et des pertes de temps, en réduisant le prix de revient des transports. En France, où la politique de la suppression des routes et des ponts à péage est poursuivie avec continuité, la création de routes payantes serait certainement mal accueillie par le public.

Ces inconvénients pratiques condamnent seulement le mode de recouvrement du péage par perception directe sur les usagers à l'entrée des routes, mais non le principe même de la participation des usagers aux dépenses de la voirie. D'autres modes de recouvrement ne soulèvent pas les mêmes objections pratiques. Sur les lignes de chemin de fer, le prix du transport, destiné à couvrir l'ensemble des dépenses supportées par les compagnies, englobe le montant du péage. C'est en somme le même système que sur les autostrades : le droit est payé une fois pour toutes à l'entrée de la ligne et le véhicule ne souffre aucune entrave au cours de sa circulation. Ce procédé suppose, il est vrai, une voie dont l'accès est fermé à la masse du public et réservé à certains usagers. On pourrait néanmoins en étendre par analogie l'application aux lignes automobiles à itinéraires fixes. La Compagnie percevrait le péage avec le prix du transport du voyageur ou de la marchandise.

Mais, à la différence du chemin de fer ou de l'autostrade, l'entreprise n'a plus ici un droit privatif sur la voie parcourue, qui n'a pas été construite et

n'est pas entretenue par ses soins. Elle ne serait qu'un agent de perception du péage pour la collectivité publique.

Ce procédé n'atteindrait qu'une catégorie limitée des usagers de la route. Il laisserait échapper toutes les automobiles particulières, sans compter les autres véhicules et les piétons. La perception directe du péage sur la route étant écartée, la perception incorporée dans le prix du transport n'étant pas possible, il resterait le procédé d'un impôt sur le possesseur du véhicule, par exemple sur la consommation de l'essence. La proposition déposée à la Chambre le 29 juin 1926, par M. Charlot, « ayant pour objet l'amélioration du réseau de routes nationales et de sections de routes départementales pouvant y être assimilées», prévoyait, en couverture de la législation exceptionnelle de réfection, évaluée à 750 millions, répartis de 1927 à 1931 :

1° comme participation des usagers, une surtaxe routière exceptionnelle, votée pour cinq ans, sur les possesseurs de véhicules à traction mécanique et animale, égale aux 2/10 de l'impôt actuel sur la circulation, et doublée pour les véhicules mécaniques non munis de bandages en caoutchouc.

2° comme participation de l'Etat, un prélèvement de la moitié de la plus-value, à partir de l'exercice 1926, du droit intérieur sur les essences et les carburants.

Les 4/5 des crédits extraordinaires étaient affectés à l'amélioration du réseau de routes nationales ; 1/5 à des subventions de 30 à 70 % aux pro-

grammes locaux de réfection de sections de routes ou de chemins départementaux.

Mais comment proportionner l'impôt, plus généralement, la perception du péage, quel qu'en soit le mode, aux frais de construction de la route? Dans quelle mesure répartir la charge d'établissement entre les usagers, et la recette entre les collectivités publiques ? En dehors des lignes à itinéraires fixes, les automobiles ne circulent pas sur telle ou telle route exclusivement ; elles empruntent indifféremment les routes nationales, départementales ou communales. Le rapport de la charge d'établissement imposée à la nature effective de la circulation sera donc nécessairement forfaitaire, arbitraire, comme l'est d'ailleurs le rapport de la charge d'entretien à l'usure réelle des routes dans la taxe de circulation, indépendante des distances effectivement parcourues.

Enfin comment déterminer la charge d'établissement à recouvrer sur les usagers ? Il est possible de la calculer, quand elle figure aux budgets de l'Etat, des départements ou des communes sous forme de crédits pour intérêts ou amortissements d'emprunts. Mais la dépense de construction de la plupart des routes, notamment des routes nationales, construites il y a un ou plusieurs siècles, est depuis longtemps amortie. Il est impossible de faire supporter aux usagers des dépenses dont les budgets actuels ne conservent aucune trace. Le péage représenterait donc exclusivement le service des emprunts non amortis et les frais d'ouverture de

voies nouvelles, c'est-à-dire relativement peu de chose par rapport à la longueur totale des routes et chemins.

La convention de 1921 n'impose d'ailleurs aux réseaux de chemins de fer qu'un cinquième de la dépense de construction des lignes nouvelles dont l'Etat a la faculté de leur imposer la concession; il prend le surplus à sa charge. Les conventions de 1883 mettaient déjà à la charge de l'Etat l'établissement des nouvelles voies et substituaient, à l'obligation des compagnies de supporter toutes les charges de superstructure, une contribution forfaitaire de 25.000 fr. en moyenne par kilomètre. Enfin elles prévoyaient la garantie par l'Etat, à titre d'avances remboursables, de la rémunération du capital-actions et du capital-obligations, et la convention de 1921 leur a fait remise de la dette de garantie d'intérêt depuis 1914, et de l'intérêt des dettes de garantie d'intérêt depuis le 1er janvier 1914.

Il ne faut pas oublier, d'autre part, que la construction d'une route n'entraîne pas une dépense comparable, à l'unité kilométrique, à celle de la construction de voies ferrées. La circulation automobile a nécessité des aménagements techniques fort dispendieux et fréquemment renouvelables ; mais ils sont considérés comme des dépenses d'entretien et les impôts sur les automobiles en assurent la couverture. On peut donc à la rigueur prétendre que les automobiles acquittent l'ensemble des dépenses de voirie, aménagement et entretien qu'elles occasionnent, à l'exception de l'ouverture de voies nouvelles.

Le principe même du péage est quelquefois contesté. Pourquoi, dit-on, faire supporter exclusivement aux usagers les dépenses d'aménagement et d'entretien de la voirie? Sans doute, ce sont eux qui utilisent les routes et qui les dégradent. Mais l'économie générale ne bénéficie-t-elle pas, autant et plus que les entreprises de transports, des dépenses de voirie? Producteurs, commerçants, agriculteurs, consommateurs, sont les premiers intéressés à l'organisation parfaite des transports et ils devraient en supporter, peut-être intégralement, la dépense.

L'objection ne mérite pas d'être retenue. La charge du péage, comme de l'ensemble du prix du transport, retombe sur celui qui est appelé à profiter du transport. Le voyageur supporte, en prenant son billet de chemin de fer, une part des frais d'établissement des voies ferrées; l'expéditeur de marchandises aussi, mais le coût du transport, péage compris, est incorporé à la facture de l'acheteur, producteur, commerçant ou consommateur. Il paie donc, en définitive, la voie ferrée ou la route grâce à laquelle il obtient des matières premières ou des produits de consommation.

Une objection plus sérieuse est tirée du principe traditionnel de l'unité budgétaire, qui s'oppose à l'affectation de chaque catégorie de recettes à une catégorie spéciale de dépenses. Ce principe permet seul de se rendre compte de la situation exacte des finances de l'Etat, et il évite les dangers de gaspillage qu'entraîne la constitution de budgets indus-

triels. L'impôt ne trouve pas sa justification dans la rémunération d'un service rendu. L'ensemble des impôts couvre un grand nombre de dépenses qui ne profiteront directement qu'à quelques contribuables. Certaines dépenses même, celles de l'assistance publique, par exemple, sont acquittées par ceux qui ne profiteront pas de ses services.

Cette considération explique l'échec constant des projets de création d'un Office des routes, doté de la personnalité civile et de l'autonomie financière, auquel serait attribué le produit des taxes sur les automobiles, en vue de leur affectation exclusive aux dépenses de la voirie. Cette idée, lancée au début de 1920 par le Touring Club de France, et favorablement accueillie par les Chambres de commerce, les Conseils généraux, les Associations de sport et de tourisme, témoigne de l'adhésion des intéressés au principe de l'impôt rémunération du service rendu, au moins en ce qui concerne les dépenses d'entretien des routes. Cependant le Parlement n'a pas adopté la constitution d'un Office des routes, préconisée par les propositions de lois de M. Antoine Borrel en 1920 et de M. Maurice Charlot en 1924 et par deux projets du gouvernement du 21 juin 1923 et du 5 janvier 1925. (1)

L'assimilation des automobiles aux chemins de fer au point de vue de la charge du péage ne paraît

---

(1) Journal Off. Chambre, Docum. parlem. Annexes N° 2544 de 1920 ; N° 337 de 1924 ; N° 6196 de 1923 ; N° 1044 de 1925.

donc avoir aucune chance d'être acceptée. Mais s'il est difficile de rétablir l'équilibre rompu par le poids de la rémunération des capitaux engagés, il semble plus aisé de faire disparaître une autre source d'inégalité entre les chemins de fer et les automobiles. L'Etat majore à son profit le prix des billets de voyageurs et des transports de marchandises par chemin de fer d'un impôt de circulation proportionnel aux unités kilométriques. Depuis la loi du 3 août 1926, l'impôt perçu sur le prix du transport, majorations comprises, s'élève à 32,50% pour les voyageurs, à 65% pour les suppléments de places de luxe, à 11,50% pour les marchandises en grande et en petite vitesse, à 5,75% pour les marchandises en petite vitesse des 5e et 6e séries.

Cet impôt représente, pour les voyageurs, par kilomètre: 0 fr. 114 en 1ère classe; 0 fr 077 en 2ème classe et 0.05 en 3ème classe, c'est-à-dire environ le prix total du transport d'avant la guerre. Pour les marchandises en détail à distance de 50 à 100 kilomètres, compte tenu des frais de gare et de chargement et des droits d'enregistrement, les chiffres varient entre 0.03 et 0.14 selon les séries, pour la petite vitesse, et représentent pour la grande vitesse 0.205 par tonne kilométrique et 0.07 pour les denrées.

Les compagnies de transports automobiles et les voitures particulières n'acquittent pas de taxe au kilomètre. L'impôt dit à la circulation ne vise que le fait générateur de l'imposition et son produit participe nous l'avons vu, à la couverture des dépenses d'entretien des routes.

Les Compagnies de chemin de fer ont préconisé l'extension aux automobiles de l'impôt proportionnel aux unités kilométriques parcourues. Une sorte de taximètre fiscal enregistrerait les distances parcourues et servirait de base à la taxation kilométrique par place et par tonne offertes (1).

Le système du taximètre fiscal serait d'une application bien difficile. Il nécessiterait une armée de fonctionnaires pour les relevés périodiques et les appareils seraient sans doute truqués par les mécaniciens.

Le relèvement des droits sur l'essence serait une mesure plus pratique, et qui respecterait la proportionnalité de l'impôt aux distances parcourues. Mais pour obtenir un rendement conforme au rapport de la circulation automobile à la circulation ferroviaire, il faudrait adopter un taux de relèvement contre lequel les intéressés ne manqueraient pas de protester, en invoquant la crise sérieuse que traverse la production automobile.

Une solution transactionnelle serait préférable: élever les droits sur l'essence et abaisser dans une mesure corrélative l'impôt sur les transports par chemins de fer. Elle atténuerait l'inégalité fiscale actuelle et stimulerait le mouvement du trafic par voie ferrée. Tout impôt sur les transports est antiéconomique, et l'intérêt général commande de faciliter la circulation des personnes et des choses et

---

(1) XXX Revue, politique et parlementaire, loc. cit.

la rapidité des échanges. Les impôts sur les transports par chemin de fer sont tout à fait exagérés, et contraires à l'intérêt du Trésor, car ils restreignent le trafic. Toute diminution de l'impôt stimule la circulation. La loi du 26 janvier 1892 avait supprimé l'impôt sur les transports en grande vitesse, et réduit de 23,20% à 12% l'impôt sur les voyageurs et sur les bagages et, conformément aux conventions de 1883, les tarifs avaient été réduits corrélativement.

L'impulsion donnée au trafic fut telle que, sur le réseau d'Orléans, la recette voyageurs mise en jeu, fut regagnée en un an (1).

Beaucoup de pays ont compris le caractère antiéconomique des impôts sur les transports. La Belgique, la Hollande, le Danemark, la Norvège, la Suède, la Pologne, l'Italie et la Suisse n'ont pas d'impôts sur la circulation par chemins de fer. En Angleterre, l'impôt est de 5% seulement sur les billets de voyageurs et le transport des marchandises ne supporte aucun impôt.

L'exagération des impôts sur les transports, dont le taux est plus élevé en France que dans tous les autres pays, est une maladresse fiscale et économique et une iniquité qui favorise aux dépens des chemins de fer la concurrence de la navigation intérieure et des transports automobiles.

Le taux excessif de l'impôt, qui atteint presque le quart du prix total des billets de voyageurs et le

---

(1) XXX Revue, politique et parlementaire, loc. cit.

dixième du prix des expéditions, élève très inopportunément le coût des transports par chemin de fer. C'est l'usager qui le supporte, bien qu'on ait parfois prétendu qu'il est à la charge des réseaux. Comment ceux-ci n'en reporteraient-ils pas l'incidence sur les usagers, alors que, d'après la convention de 1921, leurs tarifs, impôt non compris, doivent couvrir l'ensemble de leurs dépenses? L'impôt équivaut donc à une majoration de tarif pour les voyageurs et les expéditeurs et il a sa part de responsabilité dans la hausse des prix. Mais comme l'impôt est compris dans le prix demandé aux usagers, ceux-ci sont tentés d'accuser les compagnies de rapacité, alors qu'elles ne touchent guère que les trois quarts du prix des places de voyageurs, les trois cinquièmes des suppléments pour places de luxe et les neuf dixièmes du prix des expéditions de marchandises.

Un impôt aussi exorbitant s'harmonise mal avec le principe posé par la convention de 1921, d'après lequel les recettes des réseaux doivent couvrir l'ensemble de leurs dépenses. Si le prix des transports augmente, le volume du trafic tend à diminuer: les gens voyagent moins ou se déclassent; ou bien ils voyagent en automobile, et font transporter leurs marchandises par des «services rapides». Or l'Etat prélève 32.50% du prix des billets voyageurs, 11.50% du prix des expéditions. Il ralentit le trafic, sans que les réseaux profitent de la totalité du prix; et les compagnies, ne touchant qu'une partie du

prix, sont impuissantes à couvrir leurs dépenses et sont acculées au déficit.

En vertu de la solidarité financière des réseaux, consacrée par la convention de 1921, les résultats déficitaires de certains réseaux s'inscrivent au fonds commun, à côté des produits nets des autres réseaux. Les exercices 1928 et 1929 se sont soldés par un déficit qui, dans ce dernier exercice, atteint 1.700 millions. Le déficit de 1930 est de 1.292 millions et, pour 1931, le déficit prévu s'élève à 2.600 millions. Cette situation, qui se reproduit chaque année, ne peut être que provisoire : le fonds commun ne saurait être en déficit d'une façon permanente. Pour y remédier, on a proposé diverses solutions: avances de l'Etat au fonds commun; autorisation pour les réseaux d'émettre des obligations dont l'Etat assurerait le service; augmentation des tarifs. Les deux premières solutions ne sont que des palliatifs. Les avances de l'Etat comblent momentanément le déficit, mais le laissent réapparaître à l'époque du remboursement, si les recettes ne suffisent pas à les payer.

L'émission d'obligations accroît le passif, les dépenses annuelles d'intérêts et d'amortissement; la garantie de l'Etat, qui n'est donnée qu'à titre d'avance remboursable, présente les mêmes dangers que l'emprunt.

La majoration des tarifs, au contraire, fait entrer dans la caisse des réseaux des fonds non remboursables, qui leur restent acquis. C'est la seule solution définitive, qui leur permette de combler le

déficit du fonds commun sans avoir à se préoccuper d'un remboursement ultérieur à l'Etat ou aux capitalistes. C'est la seule vraiment conforme à l'esprit de la convention de 1921, au principe de l'automatisme des tarifs, qui doivent assurer l'équilibre constant des recettes et des dépenses.

Aussi est-ce très logiquement à cette solution que s'est arrêté M. Fournier, sous-gouverneur de la Banque de France, ancien directeur du budget et du contrôle financier au Ministère des finances. Chargé par M. Tardieu, alors président du Conseil, d'étudier la situation des réseaux de chemins de fer, il a proposé, dans le rapport qu'il a déposé au mois de février 1931, une majoration de 24 % sur les tarifs voyageurs et de 10% sur les tarifs marchandises.

La majoration des tarifs proposée, s'ajoutant aux majorations antérieures, porterait le prix des transports à 421.60% du prix d'avant-guerre pour les voyageurs, à 517% pour les marchandises, à 484% pour les tarifs de grande et de petite vitesse exemptés des majorations de 1925. Ces coefficients ne semblent pas excessifs : ils sont inférieurs au taux de la dépréciation légale du franc, sauf celui des marchandises à plein tarif, qui le dépasse légèrement; ils sont au-dessous du niveau de la hausse générale des prix, et du coefficient moyen des dépenses générales des réseaux, qui atteint le chiffre 10.

Mais pour apprécier les conséquences probables de cette mesure, il faut ajouter au prix perçu par

les compagnies à leur profit le montant de l'impôt qu'elles perçoivent au profit de l'Etat. C'est le prix total demandé aux usagers qui représente pour eux la dépense du transport. Or l'impôt ajoute au prix du tarif un supplément de 65% sur les places de luxe, de 32.50% sur les billets de voyageurs, de 11.50% pour les messageries et les marchandises des quatre premières séries en petite vitesse, de 5.75% sur les marchandises des 5e et 6e séries en petite vitesse. Depuis la loi du 3 août 1926, l'impôt s'applique au prix total, majorations comprises. Si la majoration proposée était adoptée sans qu'on abaissât l'impôt, les pourcentages du prix total des transports, impôt compris, passeraient de 402.2 % à 498.76 % pour les voyageurs (1), de 540.50 % à 594.55% pour les marchandises à plein tarif, et en négligeant les frais accessoires de manutention, magasinage, camionnage, etc. Le coefficient d'augmentation atteindrait celui de la dépréciation du franc pour les voyageurs ; il le dépasserait de près de 20% pour les marchandises.

Cette politique atteindrait-elle son objectif, le rétablissement de l'équilibre des budgets des compagnies? Il est permis d'en douter. L'élévation du prix des billets de voyageurs déterminerait sans doute un resserrement du trafic. Quand les voyages coûtent plus cher, on voyage moins, ou on se déclasse. La supériorité du chemin de fer sur l'automobile au point de vue du prix s'atténuerait et le

---

(1) Compte tenu de l'impôt de 12 % en 1913.

nombre de voyageurs de 1ère et 2ème classes diminuerait: la mesure favoriserait la concurrence de l'automobile, surtout des voitures particulières, qui transportent trois ou quatre personnes sensiblement au même prix qu'une seule. Les compagnies risqueraient ainsi de perdre par la diminution du trafic la plus-value attendue de la majoration des tarifs.

Les marchandises sont moins impressionnées que les voyageurs par la hausse des tarifs et un éminent spécialiste des chemins de fer, M. Richard Bloch, ancien ingénieur en chef de l'exploitation de la Compagnie d'Orléans, proposait de faire face au déficit par une majoration de 3 à 4% sur les tarifs marchandises, combinée avec un abaissement de 20 % sur les tarifs voyageurs, dont il attendait une impulsion du trafic (1). Mais M. Richard Bloch présentait cette suggestion en 1927, à une époque où les tarifs marchandises n'avaient pas encore subi la majoration de 50 points qui leur a été appliquée à partir du 1er mars 1928, M. Bloch proposait seulement une modeste augmentation de 3 à 4%, et il admettait des abattements sur les tarifs de base pour les matières premières et les marchandises pondéreuses. Jointe à celle de 1928, la majoration prévue par M. Fournier représente pour les marchandises, impôt compris, une hausse de 126 points 25, soit de près de 25%.

Bien que le trafic des marchandises se laisse

(1) Allix (G.). Revue politique et parlementaire, 1927, p. 326.

moins impressionner par une élévation des tarifs, une hausse nouvelle consécutive à une hausse récente serait peut-être néfaste aux compagnies. Elle stimulerait la concurrence automobile, qui s'affirme déjà redoutable sur les petites distances. Elle serait en contradiction avec la politique actuelle de compression des prix, des prix fermes, des tarifs de groupage. Tout au moins, si la majoration des tarifs était adoptée, conviendrait-il de la combiner, pour permettre aux compagnies de combattre la concurrence, sur les parties du trafic menacées, par une large application de tarifs spéciaux, de prix fermes, de tarifs de groupage, par la création de cadres.

La hausse des tarifs marchandises aurait aussi ce grave inconvénient pour l'économie générale de déterminer une nouvelle hausse des prix. L'opinion la verrait sûrement d'un mauvais œil, comme la hausse des prix des billets. Aussi le gouvernement a-t-il, dès maintenant, adopté une attitude prudente. D'après la convention de 1921, la majoration des tarifs peut être appliquée par une simple décision du ministre des travaux publics, sur la proposition du Conseil supérieur des chemins de fer. Le Parlement n'intervient plus que pour décider les majorations dépassant un certain maximum fixé par la convention. Néanmoins, en réponse à une demande d'interpellation déposée par M. Moch, député, sur les mesures que le gouvernement compte prendre pour parer à la gestion déficitaire des grands réseaux, le ministre des travaux publics a déclaré devant la Chambre des députés qu'aucune

augmentation de tarifs ne serait décidée sans que la Chambre ait été appelée à en délibérer. Plus récemment, le Conseil Supérieur des chemins de fer a pris une délibération aux termes de laquelle les majorations ne devront être admises qu'après que toutes autres mesures utiles auront été prises pour assurer l'équilibre de la gestion.

Enfin, le ministre des travaux publics, au cours d'une réception des agents des chemins de fer, a déclaré en mars dernier que les tarifs ne seraient pas relevés.

Si les majorations de tarifs sont écartées, comment faire face au déficit du fonds commun? Le rapport de M. Fournier demande une sévère compression des dépenses. Mais il est impossible de diminuer certaines d'entre elles, notamment l'intérêt et l'amortissement des capitaux engagés, qui représentent 26% de l'ensemble des dépenses. Le Parlement a imposé aux réseaux des mesures en faveur du personnel : réajustement des salaires, retraites, application stricte de la journée de huit heures, auxquelles on ne peut toucher. En 1914, les compagnies occupaient 335.000 employés, dont le salaire total était de 800 millions de francs. En 1930, par suite de l'application de la loi de huit heures, le personnel s'élevait à 475.000 employés, et sa rétribution globale a atteint 7 milliards 500 millions. La part du personnel représente 57 % des dépenses d'exploitation.

Voilà donc 83% des dépenses qui sont pour ainsi dire intangibles. La compression ne pourrait porter

que sur 17%. On peut la chercher notamment dans l'extension de l'électrification des lignes, dans l'utilisation d'automotrices sur les voies à faible trafic. Mais ce sont là des sources d'économies à longue échéance, qui n'apportent pas une solution actuelle au problème urgent du déficit.

La majoration des tarifs apparaît ainsi, en dernière analyse, comme la seule mesure logique et immédiatement applicable. Les objections d'ordre économique, social et financier qu'elle soulève disparaîtraient, et cette mesure, nécessaire à l'équilibre du fonds commun, serait à la fois efficace et sans danger, si les pouvoirs publics la compensaient par une réduction équivalente de l'impôt sur les transports (1). Les réseaux toucheraient l'intégralité du prix acquitté par les usagers, ou du moins une part suffisante pour couvrir leurs dépenses. Le prix global des transports demeurant le même, le trafic ne s'en trouverait pas affecté, et les recettes ne diminueraient pas. Le prix de la vie ne subirait pas une hausse nouvelle. L'impôt sur les transports est un impôt anti-économique au

---

(1) Le rapport Fournier envisageait une réduction de l'impôt en atténuation au moins partielle de la hausse proposée des tarifs. Des lois récentes ont exonéré les transports de bestiaux et de certaines denrées (G. V.) ; de marchandises en transit ou à destination de l'étranger (G. V. et P. V.), (Loi du 31 Juillet 1929) ; des céréales panifiables en grains, engrais, pommes de terre, fruits frais (Loi du 29 Décembre 1929).

premier chef et, nous l'avons vu, beaucoup de pays l'ont écarté. Le supprimer ou, du moins, le réduire serait revenir à la saine tradition libérale du «laissez-passer ». Enfin, une des causes essentielles d'inégalité entre les chemins de fer et les automobiles, un véritable privilège en faveur de celles-ci, serait abolie.

On ne manquera pas d'objecter: la suppression de cet impôt creusera dans le budget de l'Etat un gouffre de plus de 2 milliards. Il faudra les récupérer par d'autres impôts. On ne fera que transporter l'impôt de la tête des usagers sur celle de la masse des contribuables. Ceux-ci paieront en définitive le cadeau fait par l'Etat aux compagnies en autorisant l'élévation des tarifs.

Il ne nous semble pas contraire à l'équité d'exempter les usagers de la charge de l'impôt sur les transports. Même si l'on accepte l'idée fort discutable de l'impôt rémunération du service rendu, les voyageurs et les expéditeurs de marchandises acquittent avec le prix du tarif sans l'impôt la valeur exacte du service, puisque le tarif doit seulement couvrir les dépenses réelles, avec un léger bénéfice fixé à l'avance. Ils participent même à la fois aux dépenses d'établissement et d'exploitation. L'impôt sur les transports ne représente donc pas le recours de l'Etat en paiement de dépenses faites. L'Etat, il est vrai, supporte une part des dépenses de construction des voies ferrées, mais le montant de sa part ne dépasse pas 253 millions, tandis que

l'impôt sur les transports lui rapporte annuellement plus de 2 milliards. Par contre, il impose aux réseaux des services gratuits ou à prix réduit dont il devrait normalement assumer la charge: transports de la poste, des prisonniers, des agents du fisc, des ministères; transports gratuits ou à prix réduit des ouvriers, mutilés, familles nombreuses, etc... Ces charges retombent sur l'ensemble des usagers, en élevant le tarif moyen, alors que le budget de l'Etat devrait les supporter et l'Etat leur demande encore en sus un impôt de 32,5 % !

Sans aller jusqu'à la suppression de l'impôt, les pouvoirs publics, en vue de ménager l'équilibre du budget, pourraient amorcer la réforme par une sérieuse réduction de taux. L'Etat trouverait une compensation à la moins-value du produit dans l'équilibre du fonds commun ; il ferait l'économie des avances garanties, consenties au fonds commun pour combler ses déficits. Ces avances sont à la charge du budget général des contribuables. Sans doute sont-elles remboursables ; elles n'en grèvent pas moins les budgets actuels et, si les déficits des réseaux devaient persister et s'accumuler pendant plusieurs années, leur remboursement deviendrait aléatoire et l'Etat serait forcé d'en faire remise aux compagnies et d'en supporter définitivement le poids.

La moins-value de l'impôt sur les transports par chemins de fer pourrait être couverte par un impôt complémentaire sur les automobiles, par exemple par un droit en sus sur les essences, proportionnel à la circulation. Cet impôt se justifie,

nous l'avons dit, par des considérations d'équité. Les usagers des routes en paient l'entretien ; mais ils échappent aux dépenses d'établissement des routes qu'ils parcourent, même des voies nouvelles construites pour eux. Ils ne participent pas davantage aux charges sociales imposées par l'Etat aux compagnies de chemins de fer. Un supplément d'impôt, compensateur de la réduction de l'impôt sur les transports par fer, rétablirait, dans une certaine mesure, l'égalité entre les deux modes de locomotion.

Ces mesures se justifient par une simple préoccupation d'égalité, et non par le désir de favoriser les chemins de fer au détriment des automobiles. Elles partent de la constatation d'un régime vraiment privilégié de celles-ci, qui aboutit, a-t-on pu écrire, à une concurrence déloyale (1). La formule de l'avenir, qui tend à se dessiner, ne paraît pas être une lutte farouche entre le chemin de fer et l'automobile. Cette lutte aboutit à des doubles emplois, des frais inutiles, des déperditions de forces économiques sans profit pour les usagers, puisqu'elle n'entraîne pas, nous l'avons montré, une compression des prix de transport. Les compagnies engageraient une lutte stérile et, d'avance, vouée à l'échec, si elles prétendaient, à tout prix, maintenir leurs positions sur toutes leurs lignes. Dès avant la guerre, alors que l'automobile n'était pas une rivale, il y avait des lignes de chemin de fer déficitaires. Les compagnies ont compris la nécessité de

(1) Bulletin de l'Association du Congrès des Chemins de fer, Mai 1930.

s'adapter à ce fait nouveau : la concurrence d'un rival sérieux. Elles s'engagent progressivement dans la voie de la collaboration du rail et de la route. Elles ont créé des itinéraires automobiles touristiques dans des régions non desservies par des voies ferrées ; elles ont organisé des services affluents aux lignes de chemin de fer ; elles ont même substitué, sur certaines lignes, un service automobile au service par fer.

Les pouvoirs publics devront adopter une politique générale des transports conforme à cette formule, en soumettant notamment les lignes automobiles régulières à un régime administratif et financier analogue à celui des chemins de fer, en exerçant un droit de regard sur les tracés, les tarifs. les conditions de sécurité, etc..., en refusant notamment toute subvention aux entreprises automobiles concurrentes des voies ferrées, en écartant la création de lignes rivales sur un même itinéraire. Ainsi sera réalisée, conformément à l'intérêt général, comme à celui des usagers, la collaboration du rail et de la route.

Vu : *Le Président.*

William OUALID.

Vu : *Le Doyen,*

H. BERTHELEMY.

Vu et Permis d'imprimer :

Le Recteur de l'Académie de Paris,

S. CHARLETY.

ADDENDUM

Saisi par le ministre des Travaux publics de la proposition d'augmentation des tarifs, présentée par le rapport de M. Fournier, pour combler le déficit du fonds commun, le Conseil supérieur des chemins de fer s'est réuni le 25 Mars 1931, en vue de soumettre des suggestions au gouvernement, qui s'est réservé de prendre lui-même la décision.

Le Conseil est ainsi pratiquement appelé à étudier non seulement la demande d'augmentation des tarifs, présentée par les réseaux, mais encore l'ensemble du problème du fonds commun. Il lui faut donc évaluer les dépenses des réseaux, ainsi que le déficit probable du fonds commun, étudier les économies réalisables sur les dépenses d'exploitation et les charges de capital, et il lui appartient d'étudier les moyens de combler le déficit du fonds commun et d'examiner la possibilité de compenser l'aggravation des charges résultant de l'augmentation massive de l'impôt sur les transports, qui a retiré toute élasticité dans le jeu des tarifs.

Le programme des économies à réaliser.

Au cours de sa séance du 25 Mars, le Conseil a estimé que des économies pouvaient être réalisées sur l'exploitation des petites lignes, par la substi-

tution des transports automobiles aux transports ferroviaires actuels.

D'autre part, les membres du Conseil ont considéré que les transports de banlieue doivent être différenciés des transports de grandes lignes et adaptés aux besoins spécialisés, dans l'intérêt même des employés et ouvriers. Ils ont souligné que rien n'a été fait dans cet ordre d'idées et que les gares de Paris deviennent impuissantes à faire face aux besoins du service de banlieue et que cet état de choses ne peut qu'entraîner des charges nouvelles aussi considérables qu'improductives.

Au surplus, depuis le travail des commissions du Conseil supérieur, les réseaux ont déjà réduit de 223 millions les dépenses d'exploitation prévues pour 1931. Ce n'est là qu'une première étape dans la voie des économies.

D'autres questions ont été également mises à l'étude par le Conseil supérieur, telles que : la réduction des charges de capital par voie de conversion, l'aménagement des caisses de retraites.

Le relèvement éventuel des tarifs ne saurait être envisagé que si tous les autres moyens s'avèrent insuffisants, le Conseil considérant qu'avant de recourir à cette mesure, il convient d'étudier de manière précise la répercussion qu'elle aurait sur le coût de la vie, ainsi que sur l'activité économique du pays et même sur le trafic.

Dans sa séance du 30 Avril, le Conseil supérieur a poursuivi l'étude des économies à réaliser dans l'exploitation des grands réseaux, ainsi que

des économies qui pourraient résulter de la simplification des règlements en vigueur.

Parmi les propositions d'économies, les réseaux ont envisagé, pour l'exploitation des lignes à faible ou à moyen trafic, l'utilisation de l'autobus, du camion, de l'automobile sur rail et de l'automotrice ; à la suite d'une longue discussion, il a paru au Conseil supérieur que, pour obtenir de ces organisations nouvelles tout le rendement nécessaire, il fallait aller beaucoup plus loin en leur assurant toute la souplesse et la liberté nécessaires ; par ce moyen, non seulement on peut réduire les dépenses, mais on doit aussi accroître les recettes.

D'autre part, sur les lignes où la fréquentation des trains est faible, le Conseil a reconnu possible d'avoir un règlement d'exploitation simplifié. Il est, en effet, inutile de prévoir sur ces lignes les mêmes prescriptions et sujétions que sur les lignes à grand trafic.

Le Conseil supérieur a estimé finalement que le programme d'économies soumis par les réseaux était encore insuffisant et qu'il fallait obtenir de nouvelles compressions de dépenses.

BIBLIOGRAPHIE

ALLIX (Georges). — Chronique des Chemins de fer, dans la Revue Politique et parlementaire.

BURGARD. — Le régime financier des chemins de fer de l'Etat, thèse Paris (1929).

CLAUDON. — Les chemins de fer d'intérêt local, thèse Paris (1924).

COLSON. — Cours d'Economie politique, tome VI — Les transports (1929).

GODFERNAUX. — Aperçu de l'évolution des chemins de fer français de 1878 à 1928 (1928).

GRENET. — L'électrification des chemins de fer, thèse Paris (1926).

LAMY. — Manuel des chemins de fer, IIe édition (1929).

LANGRE (de). — Le régime fiscal des automobiles en France, thèse, Paris (1928).

LE BESNERAIS. — La concurrence du rail et de la route, (Conférence du 23 décembre 1930).

MARGUERON. — Le droit routier (1930).

MARGUERON. — Le régime de circulation sur les routes françaises, thèse, Paris (1930).

PAJOT LACAZE. — Le régime actuel des chemins de fer, thèse, Paris (1927).

PARDÉ. — Les chemins de fer français depuis 1914 (1928).

PESCHAUD. — Politique et fonctionnement des transports par chemins de fer pendant la guerre (1926).

PICARD (Alfred). — Traité des chemins de fer.

ROY. — Etude sur le régime économique des voies ferrées d'intérêt local, thèse Paris (1925).

THÉRY. — Problèmes posés par la situation actuelle de nos grands réseaux (1928).

THEVENEZ, d'HEROUVILLE et BLEYS. — Législation des chemins de fer (1930).

VANDEL. — Les chemins de fer français depuis la guerre, thèse, Paris (1925).

VASSEUR. — Les chemins de fer d'intérêt local, tramways et services publics automobiles — Législation et réglementation (1923).

WEINBERGER. — L'industrie automobile en France et à l'étranger, thèse, Paris (1930).

DOCUMENTS OFFICIELS — PÉRIODIQUES

Annuaire de l'Alliance Industrielle du tourisme (Bruxelles).

Annuaire statistique, publié par la Statistique générale de la France.

Annuaire statistique international, publié par la S. D. N.

Annuaire du Touring Club de France.

Automobilia.

Bulletin Annoté des chemins de fer.

Bulletin de la Chambre Syndicale des constructeurs d'automobiles.

Bulletin de l'Association internationale du Congrès des chemins de fer (Bruxelles).

Août et Novembre 1929. — Exposé par MM. Le Besnerais et Dugardin, pour la France et divers autres pays, de la question de la concurrence des transports automobiles sur routes.

Mai 1930. — Rapport de M. le docteur Waziutynski sur cette question au Congrès de Madrid.

Mai 1930. — Rapport de M. Pierre Jourdain sur les chemins de fer de pénétration.

Rapport de M. Sekutowicz sur l'Electrification des lignes secondaires.

Rapport de M. Paul Beghin sur les automotrices.

Juillet 1930. — Conclusions du Congrès de Madrid sur la question de la concurrence des transports automobiles sur routes.

Bulletin de Statistique et de Législation comparée.

Conférence économique internationale, Genève, Mai 1927 : Le rôle économique des tarifs de chemins de fer et des péages.

Cycle et Automobile.

L'Economiste français.

L'Economiste européen.

L'Industrie des voies ferrées et des transports automobiles.

Journal des chemins de fer.

Journal des Economistes.

Moniteur des Travaux publics.

Pourcel. — Rapport au Congrès Mondial du transport automobile, (1928).

Revue d'Economie Politique.

Revue Générale des chemins de fer.

Revue Politique et parlementaire.

Revue du Touring-Club.

Les chemins de fer depuis la guerre. Publication de la Statistique générale de la France, Janvier 1930.

Rapport du Comité spécial d'étude de la question de la concurrence des voies ferrées et des voies d'eau. Genève, 1929.

Revue Universelle des Transports et des Communications.

Rapports annuels des conseils d'administration des Compagnies aux assemblées générales des actionnaires.

Statistiques annuelles des chemins de fer d'intérêt général.

TABLE DES MATIÈRES

Page

INTRODUCTION I

PREMIERE PARTIE

Comparaison des trafics des chemins de fer et des routes 1

TITRE Ier. — *L'évolution du trafic des chemins de fer* 3

CHAPITRE PREMIER. — L'évolution du trafic voyageurs 5

Section Ire. — Les recettes du trafic voyageurs 5

§ 1. — Les recettes globales 5

§ 2. — Les recettes par catégories de prix 9

Section II. — Le nombre des voyageurs transportés 15

§ 1. — Mouvement du trafic voyageurs à toute distance 17

§ 2. — Mouvement du trafic voyageurs à un kilomètre 23

§ 3. — Mouvement du trafic voyageurs à distance entière 31

Conclusions sur l'évolution du trafic des voyageurs par chemin de fer 36

CHAPITRE II. — L'évolution du trafic marchandises 41

Section Ire. — Le mouvement des marchandises transportées 42

§ 1. — Mouvement des marchandises transportées à toute distance 42

Pages

§ 2. — Mouvement des marchandises (Petite vitesse) à toute distance, par catégories 48

§ 3. — Mouvement des marchandises transportées à un kilomètre 51

§ 4. — Mouvement des marchandises transportées à distance entière .. 55

Section II. — Les recettes des transports de marchandises 57

§ 1. — Les recettes de la grande vitesse 57

§ 2. — Les recettes de la petite vitesse 62

Conclusion générale sur l'évolution du trafic des chemins de fer 67

TITRE II. — *Le trafic automobile comparé au trafic des chemins de fer* 78

DEUXIEME PARTIE

Causes de la concurrence de l'automobile au chemin de fer 105

TITRE Ier. — *Le prix du transport* 105

CHAPITRE PREMIER. — Les tarifs de chemins de fer 106

CHAPITRE II. — L'impôt sur les transports par voie ferrée 114

CHAPITRE III. — Les impôts sur les automobiles 119

CHAPITRE IV. — Comparaison des prix du transport par chemin de fer et par automobile 130

TITRE II. — *Comparaison des transports par fer et par route à d'autres points de vue que le prix du transport* 145

TITRE III. — *Comparaison des conditions d'exploitation des chemins de fer et des lignes de transports automobiles* 160

CONCLUSIONS 166

ADDENDUM 205

BIBLIOGRAPHIE 208

Les Éditions Domat-Montchrestien, 160, Rue St-Jacques, Paris.